З ДНЕМ НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ!

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

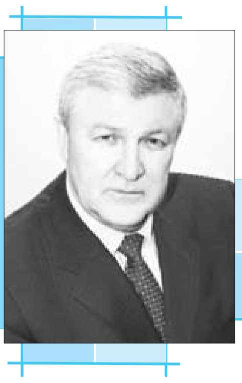
Крила України

15 – 20 серпня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№33 (593)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ



Шановні військовослужбовці та працівники Збройних Сил України, дорогі ветерани!

Для кожного з нас День Незалежності символізує сповнення віковічної мрії українського народу про створення самостійної держави. Державність – це величезне історичне надбання українського народу, результат героїчної боротьби, багатомільйонних жертв, покладених на вівтар української свободи нашими предками.

Від імені колегії Міністерства оборони та особисто вітаю вас з найголовнішим святом нашої держави – 20-ю річницею незалежності України!

Сьогодні ми долаємо перешкоди і труднощі, розбудовуючи нашу державу, та маємо за мету досягти рівня передових країн світу. В основу принципів національної безпеки України покладені ефективний захист національних інтересів і суверенітету держави, визнання демократичних цінностей як найважливіших пріоритетів зовнішньої і внутрішньої політики.

Збройні Сили України є надійним гарантом зміцнення національної безпеки, захисту суверенітету, територіальної цілісності і недоторканності нашої держави. За цей відносно невеликий в історичному вимірі термін вони цілком відбулися і нині надійно захищають національні інтереси держави та українського народу, успішно виконують завдання у миротворчих місіях, беруть участь у ліквідації наслідків природних і техногенних катастроф.

Перетворення, які сьогодні відбуваються у Збройних Силах, мають системний і конструктивний характер. Ми рішуче звільняємося від неефективних форм і методів управління та господарювання, зосереджуючи зусилля на підготовці військ до виконання завдань за призначенням. Це значно підвищує не лише професійний рівень, а й престиж Збройних Сил України у суспільстві.

Вирішення соціальних проблем військовослужбовців, перш за все, забезпечення житлом, належним грошовим утриманням, а також створення сучасних стандартів служби є пріоритетними завданнями керівництва оборонного відомства.

З нагоди свята бажаю усім вам міцного здоров'я, родинного щастя, благополуччя, успіхів і всіляких гараздів у шляхетній справі служіння українському народові. Нехай ваші оселі завжди будуть наповнені щастям і радістю, теплом і любов'ю, а серця – натхненням і незламною вірою у щасливе майбутнє Батьківщини!

Слава Україні!

Міністр оборони України
Михайло Єжель.

Молодь впевнено набирає висоту



В бригаді тактичної авіації Повітряних Сил Збройних Сил України, якою командує полковник Сергій Іщенко, відбулися чергові льотні зміни. Протягом двох днів, 17-18 серпня, пілоти на літаках типу Су-25 та Л-39 в складних та простих метеорологічних умовах, вдень та вночі виконували завдання за видами льотної підготовки. Льотчики піднімали у небо літаки як одиночно, так і в складі пари.

Упродовж двох льотних змін авіатори виконали понад сорок вильотів. Одним із завдань, яке стояло перед особовим складом авіабригади, є підготовка до тактичних навчань "Адекватне реагування-2011".

– Відповідно до завдань, – розповідає старший штурман бригади тактичної авіації майор Олександр Дяків, – льотчики на основному типі літака Су-25 удосконалювали техніку пілотування та навігацію на середніх та малих висотах у складі пари.

Закінчення на 4 стор.



"Антонов" уклав перші контракти

АНТК імені Антонова уклала з російською компанією "Волга-Днепр" угоду про модернізацію літаків Ан-124 "Руслан". Про це заявив генеральний конструктор "Антонова" Дмитро Ківа. За його словами, модернізовані літаки отримають позначення Ан-124-111-БД. Контракт на модернізацію транспортників був підписаний в ході авіасалону МАКС-2011, який розпочав свою роботу 16 серпня в підмосковному Жуковському.

Подробиці майбутньої модернізації не уточнюються. За словами Дмитра Ківи, на українсько-російських Ан-124 будуть оновлені цифрова система управління і цифровий комплекс, а також покращені тягові характеристики літака. Модернізований Ан-124 буде мати злітну вагу близько 400 тонн, вантажопідйомність – 150 тонн і дальність польоту не менше п'яти тисяч кілометрів.

Між тим, президент "Волга-Днепр" Олексій Ісайкін заявив, що компанія готова підтримати проект відновлення виробництва Ан-124 в Росії і замовила 40 модернізованих "Русланів". Раніше авіакомпанія "Політ" розмістила замовлення на 15 Ан-124.

Ще одну угоду генеральний конструктор "Антонова" підписав з генеральним директором ВАТ "Авіаційна промисловість" Віктором Кузнєцовим.

Документ передбачає співпрацю у розробці та реалізації довгострокових програм в області створення, серійного виробництва, розвитку системи післяпродажного обслуговування авіаційної техніки, збереження та розвитку наукових і виробничих кооперацій-них зв'язків, галузевої довідкової та нормативної документації, науково-технічного і промислового потенціалу.

Дмитро Ківа повідомив, що співпраця буде налагоджуватися за всіма програмами, які є з Росією: Ан-148, Ан-158, Ан-70.

Олександр Олехнович.
"Крила України".



Товариші генерали та офіцери, сержанти та солдати! Шановні працівники Збройних Сил України! Дорогі ветерани!

У житті кожного народу є історичні дати, які мають для нього доленосне значення. Такою датою в історії Українського народу є 24 серпня 1991 року - День незалежності України.

Це свято назавжди вкарбоване золотими літерами в історію нашого народу, втіливши його споконвічне прагнення до свободи та самовизначення. Незалежність стала поворотним етапом у житті України, відкрила нові можливості для духовного розвитку, економічного поступу і добробуту кожного громадянина України.

За 20 років державного будівництва, подолав суворі випробування перших років незалежності, Україна відбулася як суверена держава, стала гідним суб'єктом на міжнародній арені, впливовим учасником світової системи колективної безпеки та бере активну участь у миротворчих операціях.

Важливим фактором державного будівництва стало створення Збройних Сил, які відіграють особливо відповідальну і почесну роль серед державних інститутів, що забезпечують національну безпеку. Захисники Вітчизни є нащадками славних бойових традицій воїнів, які відстоювали рідну землю від ворогів на найскладніших зламах її історії.

Виконуючи свій конституційний обов'язок, особовий склад Повітряних Сил Збройних Сил України надійно стоїть на сторожі мирного неба нашої України, наполегливо підвищує бойову майстерність і вишкіл, чим вносить свій вагомий вклад у справу розбудови Української держави.

Від імені військової ради Командування Повітряних Сил Збройних Сил України щиро вітаю вас із 20-ю річницею незалежності України!

У цей святковий день бажаю вам та вашим родинам міцного здоров'я, щастя, добробуту, натхнення та успіхів у благородній справі служіння Українському народові.

З повагою

Командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант С.І.Онищенко.

НАШІ В ЛІБЕРІЇ —

Миротворці тренуються у водах Атлантики

У невеликій бухті поблизу містечка Бьюкенен, що у республіці Ліберія, українські миротворці 56 окремого вертолітного загону сил Місії ООН у Ліберії провели планове тренування. Екіпажі вертольота Мі-8 у водах Атлантичного океану евакуювали умовних потерпілих.





За легендою тренування пілот літального апарата здійснює вимушене десантування і приземляється у водах Атлантики. На допомогу вилітає вертоліт Мі-8 із рятувальною командою на борту. Потерпілого швидко знаходять, за запаленим засобом сигналізації, що допомогло екіпажу виявити місце лиха…

Всього евакуацій було п'ять. Спочатку до потерпілого десантувалися штурмовим способом – стрибком з семиметрової висоти, пізніше – за допомогою лебідки. Рятувальник допомагав йому закріпитися на тросі і піднятися на борт гелікоптера. Вертоліт покидав місце евакуації, змінював екіпаж і знову відправлявся на пошуки.

Таким чином, рятувальники, змінюючи один одного, відпрацювали професійні навички, а льотно-підйомний склад, тим часом, відновлював пілотування під час рятування на воді.

– Усі розвинуті країни світу приділяють питанням безпеки максимальну увагу, особливо у тих напрямках, де робота пов'язана з ризиком для життя людини, – розповідає начальник пошуково-рятувальної та парашутно-десантної служби загону майор Віталій Федорів. – На це не шкодують ані коштів, ані часу. Сьогодні була непогана практика як для нас, так і для льотно-підйомного складу. Ми розуміємо наскільки важливо для екіпажів Мі-8 якісно провести це тренування. Хоч ми і маємо деякий досвід у проведенні рятувань на воді, все ж щоразу відчуваємо велику відповідальність і професійне хвилювання.

У досвідчених екіпажів, які очолили підполковник Максим Федоров та майор Олександр Бала, теж було своєрідне професійне хвилювання, адже за їх діями на місці інструктора особисто спостерігав командир загону полковник Володимир Пастухов. Він високо оцінив роботу екіпажів, рятувальників та наземних служб забезпечення.

– Рятування на воді – одне із складних завдань льотної підготовки екіпажів Мі-8, – говорить командир загону. – Нещодавно наші льотчики десантували та евакуйовували пакистанський "спецназ", а там теж своя специфіка, нині, вперше за ротацію, рятуємо на воді, до того ж, щодня виконуємо завдання Місії ООН з патрулювання кордонів, перевезення особового складу, вантажів та інші. Екіпажі отримують необхідний досвід та наліт годин. А це – головне, – переконаний полковник Володимир Пастухов.

І справді, щойно льотчики повернулися із кількагодинного тренування, як підполковник Максим Федоров на прикладі підтвердив слова командира. Після невеличкого відпочинку він одразу виїхав на аеродром, адже на черзі – наступний виліт…

Юрій Ігнат.
Фото автора.

БОЙОВА ПІДГОТОВКА



265 стрибків за два дні...

У 7-ій бригаді тактичної авіації ПвК "Захід", якою командує військовий льотчик першого класу полковник Сергій Близнюк, пройшли практичні заняття з парашутної підготовки. Протягом двох днів льотний склад екіпажів бомбардувальної і розвідувальної авіації та спеціалісти пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служб частин авіації ЗС України тренувалися та відновлювали навички у виконанні стрибків з парашутом.

– Учасники зборів виконували стрибки на нових парашутних системах типу «Скаут» та різних типах спортивних парашутів, – розповів керівник занять старший офіцер відділу контролю підготовки пошуково-рятувальних сил і засобів Центру управління пошуково-рятувальним забезпеченням польотів авіації ЗС України майор Максим Косенко. Загалом за два дні льотчики і спеціалісти ПР і ПДС виконали 265 стрибків. Це дозволило суттєво підвищити фаховий рівень спеціалістів пошуково-рятувальної та парашутно-десантної служби.

За час практичних занять на аеродромі бригади 40 льотчиків, які мали перерву у виконанні стрибків з парашутом понад 12 місяців, відновили свої навички і отримали допуски до виконання польотів. Пілоти літаків типу Су-24М і Су-24МР виконали необхідну кількість тренувальних стрибків з парашутом, відпрацювали порядок відділення від повітряного судна та управління куполом. Більше двох десятків фахівці пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служб авіації Повітряних Сил та Армійської авіації Сухопутних військ виконали вправи відповідно до індивідуального рівня підготовки.



Ірина Колонтай. м.Старокостянтинів. Фото Дмитра Кулікова.

МІЖНАРОДНА СПІВПРАЦЯ



На засадах співдружності

Продовжується тісна міжнародна співпраця між Україною та Республікою Білорусь у військовій сфері. Яскравим підтвердженням стало перебування 15-16 серпня представників Командування Повітряних Сил Збройних Сил України на чолі з командувачем ПС ЗС України генерал-лейтенантом Сергієм Онищенком, із робочою поїздкою в м. Мінську.

Протягом двох днів білоруські та українські військові обмінювалися досвідом реформування Військово-повітряних сил і Військ протиповітряної оборони, обговорювали стан і шляхи розвитку співробітництва.

– У ході візиту сторони обсудили питання можливості проведення спільних навчань, – розповідає начальник відділу міжнародного військового співробітництва Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковник Олександр Бубновський. – В цьому році, зокрема, тристороннього українсько-білорусько-російського навчання з залученням чергових сил з протиповітряної оборони. Під час засідання розглядалися також шляхи покращення надання інформації про перельоти літальних апаратів через повітряні кордони, використання полігонів ЗС України та Білорусі на взаємовигідних умовах.

З метою подальшої плідної співпраці командувач ПС ЗС України генерал-лейтенант Сергій Онищенко запросив командувача Військово-повітряних сил та Військ протиповітряної оборони ЗС Республіки Білорусь генерал-майора Сергія Лемешевского наступного року відвідати із робочою поїздкою нашу державу.

Руслан Лінник.
"Крила України".

ОГОЛОШЕННЯ

Командуванням Повітряних Сил Збройних Сил України
ОГОЛОШУЄТЬСЯ КОНКУРС
на посаду начальника кафедри військової підготовки
Одеського державного екологічного університету,
ШПК-"полковник", ВОС– 2002002, посадовий оклад 1560-1720 грн.

У конкурсі мають право брати участь особи офіцерського складу, які є громадянами України, вільно володіють українською мовою, мають вчене звання або науковий ступінь і стаж науково-педагогічної роботи не менше 5 років та зараховані у резерв для просування по службі.

Перелік документів для участі у конкурсі: рапорт по команді, автобіографія, копії документів про освіту та кваліфікацію, службова характеристика, службова картка, медична книжка та довідка про проходження військової служби. Копії документів про науковий ступінь, вчене звання, список наукових праць, винаходів (надсилається за наявністю).

Документи (матеріали) кандидатів надсилати на адресу: 21007, м. Вінниця, вул. Червоноармійська 105, військова частина А0215, командиру (з поміткою – "на конкурс").

Термін подання документів: до 19.09.11. Телефон для довідок: (0432) 59-61-09, Долина-241.

АВІАБУДУВАННЯ

Прем'єр-міністр – за розвиток українського вертолітобудування

ВАТ "Мотор-Січ" у присутності прем'єр-міністра України Миколи Азарова презентувало вертоліт Мі-8МСБ – модернізовану версію вертольота Мі-8Т.

У ході презентації голова правління ВАТ "Мотор-Січ" В'ячеслав Богуслаєв повідомив, що модернізація вертольота включає в себе заміну двигуна ТВ2-117, що встановлювався на Мі-8Т, на двигун ТВ3-117СБМІВ виробництва "Мотор-Січ". Завдяки модернізації, даний вертоліт отримав поліпшені технічні характеристики. Так, зокрема, погодинні витрати пального знижені з 620 кг/год до 592 кг/год. Крім того, вартість модернізованого вертольота, строк експлуатації якого становить не менш 16 років, у два рази нижче вартості вертольота Мі-8Т.

В.Богуслаєв відзначив, що в створення нового вертольота ВАТ "Мотор-Січ" інвестувало понад 12 млн. грн. За його словами, на сьогодні вже отримані замовлення від приватної компанії на виготовлення 6 нових вертольотів , замовлення ще на 20 машин підприємство сподівається одержати від державних структур.

Прем'єр-міністр України Микола Азаров заявив, що чекає від державного підприємства "Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро "Прогрес" ім. академіка О.Г.Івченка" пропозицій по програмі підтримки авіабудування, в тому числі, з метою виходу на зовнішні ринки.

"Зараз якраз слушний час, закінчується верстка бюджету, і ми можемо забезпечити державну підтримку цьому конкурентоспроможному сектору економіки", – зазначив Прем'єр-міністр.

"Нам необхідні вертольоти і для МНС, і для Збройних Сил, і для будівництва. Тому прийшов час прийняти таку програму, і цього року вона буде прийнята", – сказав Микола Азаров.



Підготував Віктор Гедз. "Крила України".

КАБМІН ПОВІДОМЛЯЄ



До кінця 2012 року чисельність Збройних Сил України зменшиться

Кабінет Міністрів України схвалив проект Закону України "Про чисельність Збройних Сил України на 2012 рік", який передбачає скорочення чисельності Українського війська протягом 2012 року.

Проект закону розроблено Міністерством оборони України з метою встановлення чисельності Збройних Сил України на 2012 рік на рівні, що забезпечить їх якісну підготовку і виконання покладених на них завдань.

Законопроектом передбачається приведення чисельності Збройних Сил України до 184 тисяч осіб станом на 31 грудня 2012 року, у тому числі, до 139 тисяч військовослужбовців.

Скорочення Збройних Сил України протягом 2012 року на 8 тисяч осіб, у тому числі, на 5 тисяч військовослужбовців, планується провести без втрати боєздатності та зниження бойового потенціалу Українського війська. Воно стане результатом поступового приведення складу та структури Збройних Сил до перспективної, якісно нової моделі, яка відповідає вимогам сучасної армії.

Як йдеться у пояснювальній записці до законопроекту, підписаній Міністром оборони України Михайлом Єжелем, чисельність Збройних Сил України буде приведена у відповідність з визначеними на кінець 2012 року показниками за декількома напрямками. Зокрема, за рахунок оптимізації складу та структури органів військового управління, усунення дублювання ними окремих завдань і функцій; зменшення ланок управління, розформування неперспективних арсеналів, баз і складів, частин і установ матеріально-технічного забезпечення, на яких зберігаються надлишкові або непридатні до подальшого використання ракети, боєприпаси та компоненти ракетного пального, озброєння, військова техніка та майно.

Також чисельність Збройних Сил України планується оптимізувати за рахунок створення комплекту військових частин постійної готовності, мобілізаційного резерву, оптимізації структури та чисельності бойових частин і частин бойового забезпечення, в першу чергу тих, на озброєнні яких перебувають несправні зразки озброєння та військової техніки, відновлення яких неможливо або економічно недоцільно.

Крім того, за рахунок оптимізації кількості та чисельності підрозділів забезпечення життєдіяльності і матеріально-технічного забезпечення Збройних Сил України, у тому числі за рахунок переходу на нові форми організації і забезпечення (аутсорсинг); приведення системи військової освіти і науки у відповідність із завданнями і потребами Збройних Сил України у підготовці військових фахівців та проведенні наукових досліджень; удосконалення структури навчальних центрів з підготовки молодших фахівців та запровадження нової системи підготовки та перепідготовки професійного сержантського і старшинського складу.

Новий призов оголошено

Міністр оборони України Михайло Єжель підписав наказ № 495 від 11 серпня "Про звільнення в запас військовослужбовців та черговий призов на строкову військову службу в жовтні-листопаді 2011 року".

Документ підписано відповідно до Указу Президента України від 4 листопада 2010 №1009/2010 "Про строки проведення чергових призовів, чергові призови громадян України на строкову військову службу та звільнення в запас військовослужбовців у 2011 році" та постанови Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 року № 818 "Про затвердження чисельності громадян України, що підлягають призову на строкову військову службу, обсягу видатків для проведення призову у жовтні-листопаді 2011 року".

У відповідності до наказу, у жовтні-листопаді поточного року буде звільнено в запас з лав Збройних Сил України військовослужбовців, які вислужили встановлені строки строкової військової служби: солдатів і матросів, сержантів і старшин, призваних у жовтні-листопаді 2010 року; матросів і старшин кораблів, суден і берегових частин бойового забезпечення Військово-Морських Сил Збройних Сил України, призваних у квітні-травні 2010 року.

У той же час, у жовтні-листопаді 2011 року на строкову військову службу буде призвано громадян України чоловічої статі 1986-1993 років народження, яким до дня відправлення у військові частини виповнилося 18 років, та старших осіб, які не досягли 25-річного віку і не мають права на звільнення або відстрочку від призову на строкову військову службу, загальною кількістю 26 тисяч 600 осіб. У тому числі до лав Збройних Сил України буде призвано 20 тисяч осіб, до Внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України – 5 тисяч 500 осіб, ще 1 тисяча 100 осіб проходитимуть службу у Державній спеціальній службі транспорту.

Міністр оборони України також доручив своєму першому заступнику, а також начальнику Генерального штабу – Головнокомандувачу Збройних Сил України забезпечити організоване приймання молодого поповнення, створення необхідних побутових умов їх служби та звільнення військовослужбовців, які вислужили встановлені строки військової служби, підтримання військової дисципліни, дотримання статутних взаємовідносин між військовослужбовцями.

Українці налагоджуватимуть мир на Кіпрі

Уряд України прийняв рішення рекомендувати главі держави Віктору Януковичу підписати Указ "Про внесення змін до статті 2 Указу Президента України від 11 вересня 2009 року № 732", прийняття якого відкриває юридичні можливості реалізації двосторонніх домовленостей зі словацькою стороною щодо направлення українських офіцерів у словацький військовий контингент в складі сил ООН з підтримання миру на Кіпрі.

Відповідне рішення Кабмін прийняв 10 серпня цього року, передала прес-служба уряду.

Цей документ, за задумом уряду, одночасно повинен сприяти реалізації положень Стратегії міжнародної миротворчої діяльності України, затвердженої Указом Президента України від 15 червня 2009 року, спрямованої на активне залучення миротворчого потенціалу України в зусилля ООН в галузі підтримання та будівництва світу. Секретаріат ООН привітав вищезгадані українсько-словацькі домовленості і направив на адресу України відповідне запрошення.

У Кабміні також підкреслили, що направлення 12 осіб миротворчого персоналу з числа військовослужбовців Збройних Сил України до складу Місії ООН з підтримання миру на Кіпрі (МООНКІП) відповідає національним інтересам держави і розглядається як розширення міжнародної миротворчої діяльності України, посилить внесок у колективні зусилля міжнародного співтовариства в підтриманні миру в регіоні. Крім того, ця ініціатива сприятиме розвитку двостороннього військового співробітництва зі Словацькою Республікою та співпраці з ООН в галузі миротворчої діяльності.

За домовленістю зі словацькою стороною та Секретаріатом ООН, всі фінансові витрати, пов'язані із забезпеченням службової діяльності, проживанням, харчуванням під час перебування в МООНКІП здійснюватимуть за рахунок словацької сторони і на умовах, передбачених для словацьких військовослужбовців.

Підготувала Наталія Ярмілко. "Крила України".

ШЛЯХ НЕЗАЛЕЖНОСТІ

1990



16 липня – *Верховна Рада УРСР прийняла Декларацію про державний суверенітет України, якою проголосила верховенство, самостійність, повноту і неподільність влади республіки в межах її території та незалежність і рівноправність у зовнішніх відносинах.*

1991



24 серпня – *проголошення Акту про Незалежність України.*



1 грудня – проведення всеукраїнського референдуму та вибори Президента України. В ході референдуму 90,3% його учасників висловилися за незалежний шлях розвитку України. Першим Президентом незалежної України обрано Леоніда Кравчука.



8 грудня *у Біловезькій Пущі (Білорусь) відбулася зустріч лідерів України, Білорусі та Російської Федерації, на якій було узгоджено рішення про припинення існування СРСР.*

1992

16 січня – *затверджено музичну редакцію Державного гімну України.*

28 січня – *Державним прапором України затверджено синьо-жовтий.*



19 лютого – *тризуб затверджено Малим гербом України.*



Спуск *на воду та введення в експлуатацію корабля, що зараз є флагманським у ВМС України – Фрегату "Гетьман Сагайдачний" (будувався 1990-1992 роки, до 1993 року іменувався "Кіров").*

Корабель *управління "Славутич" (серпень) (будувався 1988-1990 роки, був спущений на воду в 1990, а введений в експлуатацію в 1992 році).*

1 грудня *вперше було представлено національний домен України верхнього рівня, цей день є формальним "днем народження" "UA net").*

1993

Корвет "Луцьк" *(травень) – будувався у 1992-1993 роках. До складу ВМС України увійшов у 1994 році.*

Малий Десантний корабель "Донецьк" (червень).

1994



У червні *відбувся перший випробувальний політ вантажо-пасажирського літака Ан-38, (хоча зробленого у 1991 році).*

ШЛЯХ НЕЗАЛЕЖНОСТІ

1994



10 липня *у другому турі виборів Президентом України обрано Леоніда Кучму, який був Президентом два терміни поспіль.*

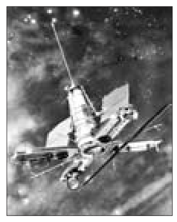
Грудень *– перший випробувальний політ військово-транспортного літака Ан-70.*



1995

Квітень. *В Абу-Дабі, на виставці озброєнь IDEX був представлений основний бойовий танк Т-84 "Оплот" (новий танк було створено на базі Т-80УД).*

31 жовтня *Рішенням Верховної Ради, Україна приєдналася до Ради Європи, і стала її повноправним членом.*



У серпні *було виведено на орбіту Землі перший космічний апарат українського виробництва штучний супутник Землі "Січ-1".*

29 грудня *відкрито рух у Дніпропетровському метрополітені (підземку будували з 1982 по 1995 рік).*

1996



28 червня *– Верховна Рада прийняла Конституцію України, що юридично оформила нові політичні, економічні та духовні реалії в українському суспільстві.*



3 вересня *– в Україні запроваджено нову грошову одиницю – гривню.*

В Україні *з'явилась антарктична станція "Академік Вернадський" – єдина українська антарктична станція, що працює цілий рік і є метеорологічною та геофізичною обсерваторією. Заснована у 1953 році як британська станція "Фарадей", а в лютому 1996 р. – передана Україні).*

1997

У червні *було завершено виготовлення першого літаючого зразка регіонального вантажо-пасажирського авіалайнера Ан-140. Перший політ виконав 17 вересня того ж року (розробка літака почалася у 1993 році).*



19 листопада *стартував американський космічний корабель "Колумбія", у складі міжнародного екіпажу був перший космонавт незалежної України Леонід Каденюк. Після 16 діб польоту і успішного виконання програми екіпаж благополучно повернувся на Землю.*

1998

У квітні *в Києві відбулося офіційне відкриття Монетного двору Національного банку України (першу продукцію він дав ще у листопаді 1997-го).*

27 серпня *встановлено відзнаку Президента України "Герой України". Нею відзначатимуться громадяни України за здійснення визначного особистого геройського вчинку, трудового подвигу.*

1999

28 березня *відбувся перший демонстраційний запуск нового українського ракетоносія Зеніт-3SL з плаваючої платформи "Одісей" у рамках реалізації спільного україно-бразильського проекту "Морський старт". А вже у жовтні був успішно здійснений перший комерційний запуск. (Робота над створенням консорціуму "Морський старт" розпочалась у 1995-му році).*

СЛАВЕТНА ДАТА

1500 випускників відзначили 60-ти річчя ЧВВАУЛ



Понад півтори тисячі випускників Чернігівського вищого військового авіаційного училища льотчиків, колишніх та діючих військових льотчиків України та країн СНД, 13 серпня приїхали у свою альмаматер, аби відзначити шістдесятиріччя рідного закладу.



Чернігівське авіаційне училище славетне тим, що саме в ньому отримали путівку в життя одинадцять льотчиків-космонавтів: Андріян Ніколаєв, Петро Климук, Юрій Романенко, Леонід Кизим, Леонід Попов, Володимир Титов, Анатолій Левченко, Анатолій Соловйов, Роман Романенко, і, нарешті, перший космонавт незалежної України Леонід Каденюк.

Організували відзначення ювілею прославленого училища ветерани-викладачі й, насамперед, Союз ветеранів ЧВВАУЛ. Гостей училища зустріли офіцери військових частин Чернігівського гарнізону та ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою. На урочистості приїхали перший Герой України, нагороджений орденом "Золота Зірка" №1, легендарний льотчик-випробувач полковник у відставці Олександр Галуненко, перший український космонавт Герой України генерал-майор Леонід Каденюк, багато генералів та офіцерів країн СНД.



Традиційно, з урочистого мітингу на плацу колишнього училища, розпочалась урочиста частина свята. Перед декількома тисячами людей, випускниками й жителями міста, виступили кращі представники закладу. Нагородили найбільш шанованих ветеранів-льотчиків, викладачів колишнього училища та педагогів ліцею.

Гості Чернігова мали нагоду оглянути експонати авіаційного музею під відкритим небом, де знаходяться навчальні літаки Л-29, Л-39, навчально-бойові винищувачі МіГ-15, МіГ-21У, МіГ-23УБ та бойові – МіГ-17, МіГ-21ПФ і МіГ-23М.

Також цього дня відбулось відкриття меморіальної дошки, яка присвячувалась ювілею училища. Солісти Військово-музичного центру Сухопутних військ ЗС України привітали льотчиків концертними номерами. А над містечком училища показові вправи спортивного пілотажу виконали авіатори на літаках Як-52 і Як-18.

Олександр Парій.
м.Чернігів.
Фото автора.

ЛЬОТНИЙ ВИШКІЛ

Молодь впевнено набирає висоту

Закінчення. Початок на 1 стор.

До участі у тактичних навчаннях залучатиметься й молодь. Керівництвом авіабригади досить інтенсивно ведеться підготовка молодого льотного складу. Кожна зміна відбувається із залученням офіцерів молодшої ланки. Нещодавно "молоді" пілоти попрактикувались у бойовому застосуванні авіаційних засобів ураження під час командно-штабного навчання.

– Ми тоді трохи ризикнули, – говорить полковник Сергій Іщенко, – довіривши виконання відповідальних завдань молоді, але вона нас не підвела. Льтчики чітко вийшли на визначені цілі й уразили їх. Тому і надалі триватиме посилена підготовка у даному напрямку. Варто зазначити, що під час цих льотних змін декілька молодих льотчиків отримали вперше допуск до польотів на техніку пілотування в складних метеумовах.

Під час проведення льотної зміни льотчики взяли участь у практичній перевірці підготовки офіцерів бойового управління, пунктів наведення авіації до дій за призначенням, виконавши завдання в ролі "контрольної цілі" для перевірки розрахунків зенітних ракетних дивізіонів.

– Подібні тренування мають велике значення для бойової підготовки як авіаторів, так і фахівців ППО, – наголосив заступник командира авіаційної бригади з виховної роботи підполковник Ігор Пархоменко. – Крім того, подібна взаємодія у процесі бойового навчання дає можливість заощаджувати кошти та набувати практичного досвіду застосування техніки, що знаходиться на озброєнні.

Руслан Лінник.
"Крила України".

... І НОВОМУ НАУЧАЙТЕСЬ

У ролі медійників – військові

На днях, на базі Вінницької обласної Державної телерадіокомпанії пройшов черговий медіапроект "Хід у відповідь!". За задумом організаторів заходу – обласної Державної телерадіокомпанії, при підтримці Друкованого органу Міністерства оборони України "Крила України", в ньому взяло участь десять військовослужбовців окремого полку зв'язку Повітряних Сил.





Відповідно до сценарію, протягом дня, учасники випробували свої сили у ролі медійників.

– Вперше в Україні, – зазначає завідувач редакції "ВДТ-6" Марина Тепленко, – проводиться подібний проект за участю військових. Представники засобів масової інформації нині досить часто випробовують себе у військовій сфері. Зокрема, журналісти нашої телерадіокомпанії двічі одягали армійський однострій, навчаючись військових наук. Цього разу ми вирішили надати можливість воїнам-зв'язківцям перевірити себе у нашому ремеслі. Звідси й назва проекту – "Хід у відповідь!".

Знайомство з журналістикою розпочалося з екскурсії відділами та редакціями телерадіокомпанії. Згодом учасникам проекту надали можливість випробувати себе практично у різних спеціальностях – кореспондента, оператора, сценариста, монтажера тощо. За кожним із учасників закріпили фахівця, який і навчав початкових азів теле– та радіожурналістики.



– Спробувавши себе у ролі журналіста, – ділиться своїми враженнями старший радіотелеграфіст старший солдат Тетяна Макоцька, – побачивши роботу операторів і режисерів, зрозуміла: це досить важко. Я відмінно володію своїм фахом і для мене ця робота здається зрозумілою. Телебачення та радіо стало тим матеріалом, який я тепер буду пізнавати, вивчати з іншого боку "медалі". Завдяки проекту з'явилися нові емоції, розширилися горизонти власного світосприйняття.

Незабутні враження від проекту "Хід у відповідь!" залишилися навіть у найбуваліших військових. Тепер учасники заходу мають уявлення про журналістські стандарти, принципи етики та уявляють, як працювати з інформацією, яким чином подавати її в ефір.

Руслан Лінник.
"Крила України".
Фото автора.

23 СЕРПНЯ – ДЕНЬ ДЕРЖАВНОГО ПРАПОРА

Синьо-жовтий прапор – символ мужності, витривалості, боротьби за українську державність

Одним із найважливіших елементів процесу становлення державності будь-якої країни є визначення національної символіки як невід'ємної ознаки незалежності. Кожний народ, маючи свою історію, має і свої історичні святині – герб, прапор, гімн. Символіка є втіленням боротьби за самовизначення, це – історичне надбання народу, частка його етнокультури. Символіка передає (через умовне зображення) сутність держави, дає уявлення про соціальні цінності державного ладу тощо.

Український національно-державний прапор прийшов до серця нашого народу тернистими шляхами буття. Під час історичних звершень він ставав символом боротьби за національні й соціальні права. У ньому втілені віковічні прагнення до миру, праця, краса та багатство рідної землі.



Синьо-жовті кольори вперше згадуються близько 1410 р. на корогвах Галицько-Волинського князівства. На них ще на синьому полі був зображений золотий лев. Жовто-блакитний прапор мали й запорізькі козаки, які використовували його в мирний час, на відміну від бойового стяга малинового кольору. Сині і жовті кольори містилися і в гербах українських земель, міст і старшинських родів. З XVIII ст. ці кольори присутні на полкових прапорах Київського, Лубенського, Полтавського, Чернігівського, Ізюмського козацьких полків. Вони ж використовувалися при зображенні багатьох гербів українських гетьманів та козацької старшини (гетьманів Дорошенка, Брюховецького, Розумовського, кошового отамана Калнишевського, полковників Нечаїв, Богунів).

Традиція поєднання жовтого і блакитного кольорів поширюється і на герби тогочасних міст України: Києва, Лубен, Миргорода, Прилук, Чернігова, Ніжина та інших. Але найбільшого поширення ці кольори набувають на західноукраїнських землях. Прапори, на яких домінувало поєднання жовто-блакитних фарб, було піднято над міськими ратушами в містах Самборі, Станіславові, Коломиї, Стрию, Сяноку. Блакитні жупани й жовті свити носили учасники гайдамацького руху у XVIII ст. У 1848 р. у Львові на ратуші вперше було піднято жовто-блакитний прапор у вигляді двох горизонтальних смуг, тобто приблизно як тепер. Ця ідея, започаткована Головною Руською Радою, була підхоплена спортивно-просвітницькими організаціями, які почали діяти на Галичині наприкінці XIX ст. (у першу чергу "Соколами"). Після з'їзду "Соколів" та "Січей" у 1911 р. починається широке використання жовто-блакитного прапора на різних масових заходах, зокрема під час відзначення 50-річчя з дня смерті Т. Г. Шевченка (1911 р.), 100-річчя з дня його народження (1914 р.). З 1914 р. Січові стрільці під такими ж прапорами воювали на полях Першої світової війни.

Жовто-блакитні прапори масово з'являються на маніфестаціях українців після перемоги Лютневої революції 1917 р., під ними формувалися й перші українські національні військові з'єднання. У березні 1918 р. Центральна Рада затвердила державний герб і держав ний прапор УНР.

За гетьмана П. Скоропадського жовто-блакитний прапор був замінений на блакитно-жовтий. Блакитно-жовті прапори затвердили уряди Західноукраїнської Народної Республіки 13 листопада 1918 р. у Львові і Підкарпатської Русі як складової частини Чехо-Словаччини. Перший сейм Карпатської України 15 березня 1939 р. в м. Хусті ухвалив блакитно-жовтий державний прапор.

24 серпня 1991 року відбулося проголошення Акта про незалежність України, і над будинком Верховної Ради замайорів синьо-жовтий прапор. 1 грудня 1991 року в історії України сталася справді історичної ваги подія: відбувся корінний поворот у біографії п'ятдесяти-мільйонного народу: після всенародного референдуму на політичній карті світу з'явилася нова незалежна, суверенна, соборна держава Україна, їй необхідні були всі атрибути державності, які належить мати членові Організації Об'єднаних Націй. Без цього неможливо увійти рівноправним членом у світове співтовариство.

28 січня 1992 року сесія Верховної Ради України прийняла Постанову "Про Державний прапор України". Ним став саме національний синьо-жовтий стяг.

Нове двобічне шовкове полотно вишите на німецькому обладнанні з використанням новітньої комп'ютерної технології, яка дозволяє досягнути унікальних ефектів. На одному боці штандарта нанесено понад мільйон стібків ниткою двох відтінків: червоного та жовтого золота.

Указом Президента від 29 листопада 1999 року затверджено Положення про офіційні символи глави держави, одним із яких є прапор (штандарт) Президента України. Він піднімається на прапорній щоглі біля резиденції Президента у м. Києві, встановлюється у ложі Президента України під час його перебування в залі засідань Верховної Ради, на транспортних засобах Президента України на території України. За Згодою Президента та з урахуванням норм протоколу він може встановлюватися й над іншими резиденціями під час перебування в них Президента, у місці проведення офіційних заходів та урочистостей з його участю, під час закордонних візитів Президента на транспортних засобах.

Державний Прапор України – стяг із двох рівновеликих горизонтальних смуг синього і жовтого кольорів. Державний Прапор шляхом добору певних кольорів символізує певні ідеї національно-політичного та історичного характеру. Відповідно до Закону України від 28 січня 1992 р. "Про Державний Прапор" Верховна Рада визначила співвідношення ширини прапора до його довжини як 2:3. Закон передбачає підняття прапора на будинках органів державної влади й управління, органів місцевого самоврядування, дипломатичних представництв України за кордоном, під час офіційних зустрічей на найвищому рівні, на відкритті спортивних змагань. Державний Прапор синьо-жовтого кольору є на морських судах та літаках міжнародних рейсів України.

Геннадій МІЛІНЕВСЬКИЙ, керівник першої національної антарктичної експедиції:



– Флаг провисел всю зиму, там очень ветреная погода, и к концу зимовки от этого флага полутораметрового осталось всего 40 сантиметров, поскольку он трепался и нитки отлетали от него. Этот флаг сейчас у меня, ждет момента, когда будет организован антарктический музей.

Перша найхолодніша подорож нашого прапору. В Антарктиді у лютому 1996-го українські полярники змінили британський стяг на український, а станція "Фарадей" дістала нову назву – імені Вернадського.

Мстислав ГОРБЕНКО, головний тренер першої національної експедиції на Еверест:



– Во время штурма, уже под самый конец экспедиции, флаг берет тот же капитан, он является ответственным за его хранение и доставку на саму вершину.

На вершину світу національна експедиція винесла синьо-жовтий прапор 1999-го. Це була перша і поки що крайня подорож нашого прапора на Еверест. Із 12 альпіністів один так і залишився в снігах Гімалаїв. А прапор повернувся: його через вітер ніколи не залишають на горі. Стяг для альпіністів – найбільша цінність, тому його завжди несе капітан.

Леонід КАДЕНЮК, перший український космонавт, герой України:



– Командир екіпажу Кевін Крігел сам запропонував, щоб там був відображений прапор України. "Кевіне, – кажу, – а давайте і японський тоді, з нами ж іще японець летить". А він каже: "Ні, ти – це перший український астронавт, має бути тільки український прапор". Він узяв із собою тризуб, фото загиблого друга-льотчика й аж три українські прапори. Так синьо-жовтий прапор побував у своїй найдальшій подорожі – на земній орбіті. Насправді ж двоколорів було в космосі більше – на емблемах космонавтів місії.

Із трьох синьо-жовтих стягів-космонавтів один тепер у Національному музеї, як і перший прапор над Київрадою, другий передали у Верховну Раду, а третій Леонід Каденюк лишив собі. Де ще здіймуть свій стяг українці і чим прославлять свою державу – покаже час.

Оксана БАЮЛ, олімпійська чемпіонка з фігурного катання:



– Я пересматриваю видео, когда я маленькая девочка, шестнадцать лет, и надо мной поднимается украинский флаг – это чувство гордости, как любой человек, который очень долго к чему-то шел, хотя я очень быстро пришла к своему результату, я считаю, очень быстро.

Вперше спортивний синьо-жовтий прапор у норвезькому Лілліхаммері – дебют України на Олімпійських іграх.

Підготував Руслан Лінник. "Крила України".

ШЛЯХ НЕЗАЛЕЖНОСТІ

1999



Квітень. *На базі балістичних ракет "Сатана" створений українсько-російський ракетоносій "Дніпро".*

У липні *на навколоземну орбіту запущений штучний супутник Землі "Океан-О". Цей космічний аппарат виключно наукового призначення створений спільно з Російською Федерацією. (Другий космічний об'єкт українського виробництва).*



29 листопада *з метою запровадження атрибутів української держави офіційними символами Глави держави встановлено Прапор (штандарт) Президента України, Знак Президента України, Гербова Печатка Президента України, Булава Президента України.*

2000

22 лютого *в Україні відмінено смертну кару. В цей день Верховна Рада України більшістю голосів скасувала положення про смертну кару в Кримінальному, Кримінально-процесуальному та Виправно-трудовому кодексах, а також ратифікувала Протокол №6 Конвенції про захист прав і основних свобод людини 1983 року, що стосується скасування смертної кари.*



Побачив *світ бронетранспортер БТР-3 – перший серійний бронетранспортер розроблений та виготовлений в Україні.*

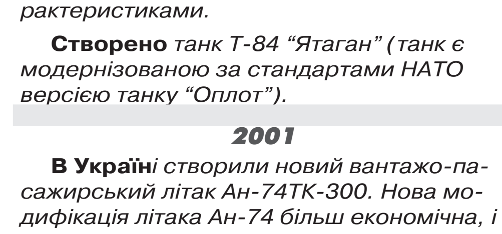
16 квітня *проведено Всеукраїнський референдум з метою з'ясування позицій громадян України щодо ряду актуальних питань, від своєчасного вирішення яких залежить майбутнє країни, а також внесення у зв'язку з цим відповідних змін до Конституції України. Громадяни України висловились за розширення прав Президента України, обмеження депутатської недоторканності, зменшення загальної кількості народних депутатів України з 450 до 300, формування двопалатного парламенту в Україні.*

Україна *глибоко модернізувала радянський застарілий танк Т-64, створивши фактично новий танк Т-64БМ "Булат" із сучасним обладнанням та покращеними характеристиками.*

Створено *танк Т-84 "Ятаган" (танк є модернізованою за стандартами НАТО версією танку "Оплот").*

2001

В Україн*і створили новий вантажо-пасажирський літак Ан-74ТК-300. Нова модифікація літака Ан-74 більш економічна, і має поліпшені аеродинамічні та експлуатаційні властивості.*



У Міжнародному *аеропорту "Бориспіль" відкрито другу злітно-посадкову смугу, що може приймати повітряні судна будь якого типу (довжина нової смуги 4 км., ширина – 60 м., товщина бетонної подушки – 900 мм.)*

2002

Побудовано *нафтопровід Одеса-Броди та нафтоналивний термінал "Південний" (загальна вартість проекту склала 550 млн. гривень).*

2004



15 травня *на 49-му фестивалі "Євробачення" перше місце зайняла виконавиця Руслана Лижичко зі своїми "Дикими танцями". Це була перша перемога українських виконавців, до того ж автоматично визначила місце проведення наступного, ювілейного 50-го "Євробачення" в Києві.*

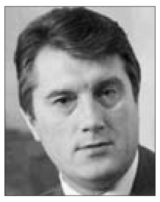
ШЛЯХ НЕЗАЛЕЖНОСТІ

2004

У серпні *відкрито судохід "Дунай-Чорне море", що став альтернативою румунським каналам та сприяв підвищенню використання практичних можливостей морських портів та іншої інфраструктури.*



17 грудня *здійснив перший політ регіональний реактивний пасажирський літак Ан-148 (робота над новим регіональним реактивним авіалайнером почалася у 2001 році).*



26 грудня *обраний третій Президент України – Віктор Ющенко.*

Створено штучний супутник нового покоління"Січ-1М".

2005

У вересні *введений в дію другий енергоблок Хмельницької атомної електростанції.*

2006

Відбулася презентація бронетранспортеру нового покоління БТР-4 на виставці Авіасвіт-XXI.

У квітні *був введений в експлуатацію четвертий енергоблок Рівненської АЕС.*

У вересені *запрацювала Ташлицька ГАЕС (складова частина Південно-Українського енергетичного комплексу).*

2007

Відкрито *"Гаванський міст" у Києві (грудень)*



2008

У червні *відкрито Черкаський автомобільний завод "Богдан". Це сучасне автомобілебудівне підприємство потужністю 120-150 тисяч автомобілів на рік.*

Відкрито стадіон "Дніпро-Арена" у Дніпропетровську (вересень).

2009

У серпні *в Донецьку відбулось відкриття "Донбас Арени" – першого в Україні стадіону, призначеного для проведення матчів Євро 2012.*



У Південному морському порту відкрито найбільший контейнерний термінал на чорноморському узбережжі країн колишнього СРСР (повна потужність – 2,5 млн TEU на рік).

У Харкові *відкрито оновлений стадіон "Металіст" (друга футбольна арена до Євро 2012 в Україні).*



22 грудня *запущено перший гідроагрегат Дністровської ГАЕС – однієї з найбільших ГАЕС у світі. (Її будівництво розпочалося ще у 1983 році).*

РІЧНИЦЯ

Десять років першій експозиції музею



Двадцять п'ятого серпня 2001 року у столиці військової авіації м. Вінниця на території Головного командування ВПС ЗС України під час святкування Дня авіації було відкрито експозицію бойової авіаційної техніки. З цього дня починає свою історію Військово-історичний музей Повітряних Сил Збройних Сил України.



Рішення про створення експозиції авіаційної техніки прийняла 2000 року Військова Рада ВПС ЗС України на чолі з Головнокомандувачем ВПС ЗС України генерал-полковником Віктором Стрельниковим після встановлення літака-пам'ятника Як-11 на честь 55-ї річниці Перемоги у Великій Вітчизняній війні.

На урочистій церемонії відкриття були присутні Головнокомандувач ВПС ЗС України зі своїми заступниками, а також представники міської й обласної адміністрації. На той час експозиція нараховувала 18 одиниць авіаційної техніки – 4 вертольоти: Мі-2, Мі-8Т, Мі-24, Ка-27ПЛ, і 14 літаків тактичної авіації: МіГ-21ПФМ, МіГ-23МЛД, МіГ-25РБС, МіГ-27К, МіГ-29, Су-15ТМ, Су-17М3, Су-24, Су-25, Су-27, Як-11, Як-28ПП, Як-38М (вертикального зльоту і посадки), Л-39, ВР-2 "Стриж" (безпілотний). Експонати підбиралися з тих, які відпрацювали свій строк експлуатації, або були зняті з озброєння. Найбільш унікальними з авіаційної експозиції є єдиний, що зберігся в Україні, літак Як-11 періоду Другої світової війни, реактивний літак другого покоління у варіанті постановника перешкод Як-28ПП. Раніше він стояв на озброєнні 118-го оап РЕБ (аеродром Чортків).

Географія авіаційних експонатів музею охоплює всі куточки України. Техніка прибула з Білої Церкви, Лиманського, Одеси, Луцька, Бельбека, Львова, Конотопа, Василькова, Арциза, Кіровського, Севастополя й інших місць. Вся техніка – це не виготовлені макети, а реальні бойові машини, в яких збережено обладнання кабін, для того щоб відвідувачі музею мали можливість, розглядаючи їх, подумки наблизитися до відчуттів пілота. Основна частина техніки прибула у розібраному вигляді автомобільним транспортом і збиралася на території музею. А літаки МіГ-23МЛД, МіГ-25РБС, Су-24 перелетіли на аеродром у Вінницю своїм ходом.

Що стосується літака МіГ-25, то він занесений до книги рекордів Гіннесса, як найшвидший у світі бойовий літак. Експонат музею МіГ-25РБС бортовий №17 раніше знаходився на озброєнні у 48-му орап (аеродром Коломия). В музей прибув 9 серпня 2001 року з Запорізького АРЗ (льотчик – полковник О.Гладченко). На цій машині літали – генерал-лейтенанти В.Ляшенко, Ю.Синенко (ще коли були командирами 48-го орап).

Поки що тільки у Військово-історичному музеї ПС ЗС України можна побачити винищувач четвертого покоління серійної конфігурації Су-27 бортовий №07. Машина прибула з 831-го вап (аеродром Миргород). На ньому літали теперішній командир Повітряного командування "Центр" генерал-лейтенант О.Титаренко (ще будучи командиром 138-ї вад), полковник В.Коваль.

Є в музеї перехоплювач Су-15ТМ "Маестро" бортовий №41, що носить ім'я популярного актора і режисера Леоніда Бикова. Літак названий авіаторами 636-го вап (аеродром Краматорськ), де він перебував на озброєні. Це перший літак названий на честь Л.Бикова. Доставлений до музею він із Білої Церкви (база зберігання), куди його перегнав після розформування полку в 1996 році полковник І.Янушевич.

У музеї знаходяться машини, які брали участь у бойових діях в Афганістані. Це штурмовик Су-25, бомбардувальник Су-24 і вертоліт вогневої підтримки Мі-24В. Су-25 у складі 200-ї ошае (аеродром Шинданд, Афганістан) виконав 300 бойових вильотів. На літаку літали та воювали понад 40 пілотів, серед них і Герой Радянського Союзу підполковник Петро Рубан. Су-24 у складі 143-го бап з аеродрому Ханабад під Карши ТуркВО з квітня по червень 1984 року брав участь в операціях зі знищення бандформувань на території ДРА. Цей літак прибув до музею 14 червня 2001 року з 806-го бап (аеродром Луцьк). Машину перегнав екіпаж полковника Сухойвана. Свого часу саме на цьому літаку літали заслужений військовий штурман ВПС, генерал-майор авіації В.Лунін, головний штурман ВПС ЗС України, генерал-майор С.Сафронов, командир Повітряного командування "Захід", генерал-лейтенант С.Павлович (ще коли був на посаді заступника командира 289-ї бад), генерал-майор О.Котов (коли командував 289-ю бад), полковник В.Зеленський.

Цікавим є той факт, що експонат музею, винищувач-бомбардувальник Су-17М3, який прибув із 827-го орап (аеродром Лиманське), у перший політ в Комсомольську-на-Амурі підняв наш земляк, заслужений льотчик-випробувач Анатолій Квочур. Літав на цій машині і командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Сергій Онищенко. А ось на протичовновому вертольоті Ка-27ПЛ, який раніше базувався на аеродромі Кіровське під Феодосією, неодноразово проводив різні випробування Герой України генерал-майор Ю.Тішков.

Зараз експозиція Військово-історичного музею нараховує 41 експонат під відкритим небом, не враховуючи музейні зали. Це не тільки літаки та гелікоптери, а й техніка ППО та РТВ. Стаціонарні пускові установки з ракетами зенітних ракетних комплексів С-75М2 "Волхов", С-125М1 "Нева", С-200В "Вега"; самохідні пускові установки ЗРК "Бук-1М", "Куб", "Круг", "Оса-АК", самохідні пускові установки зенітно-ракетних систем С-300В1, С-300ПС, радіолокаційні станції 19Ж6, ПРВ-17. Гордістю музею вважається ракетний комплекс "Піонер". Машина вагою понад 80 тонн і довжиною 22 метри прибула з міста Сарни Рівенської області своїм ходом.

2009 року на території музею були поставлені погруддя Героям Радянського Союзу І.Жмурку і В.Хасіну, з'явився спускальний апарат КК "Союз", який прибув із Феодосії. А нещодавно, в 2010 році, експозиція поповнилася літаком МіГ-15біс, встановленого на честь тричі Героя Радянського Союзу маршала авіації І.Кожедуба. Що стосується літака винищувача МіГ-15біс, то він також є раритетним експонатом, тому що це – єдина машина, яка знаходиться у музеях країни. В цілому в Україні їх збереглося не більше 6 одиниць.

У подальших планах Військово-історичного музею за сприяння Командування Повітряних Сил Збройних Сил України планується розширення експозиції, зібрання повної колекції реактивних літаків "МіГ" та "Су", що свого часу стояли на озброєнні Військово-повітряних Сил СРСР та розміщувалися на території України.

Музей користується широкою популярністю серед вінничан і гостей міста. Щорічно його відвідують понад 15 тисяч глядачів, для яких проводяться цікаві екскурсії. Кілька разів на рік, у День Збройних Сил України, День Перемоги, День Повітряних Сил ЗС України, День авіації на території музею проходять святкові заходи, де цікаво всім – і дорослим, і дітям.



Вероніка Дернова.
"Крила України".
Фото з архіву музею.

ВІСНИКИ НЕЗАЛЕЖНОСТІ

Винищувачі першими презентували Україну



Коли не відкриєш газету, журнал, де поміщено статтю про міжнародний авторитет і визнання України в світі, неодмінно зустрічаєш посилання на боксерів братів Кличків, Київське "Динамо" в цілому і окремих футболістів, унікумів світовою рівня плавчиху Яну Клочкову чи шахіста Руслана Пономарьова. Це – коли потрібні позитиви. Коли ж у журналістів похмурий настрій, згадують трагедію в Броварах, російський літак, збитий українською ракетою, страшну за своїми наслідками катастрофу на Скнилівському летовищі у Львові. І ...майже все.

Тож доречно було б нагадати, що українські військові авіатори були і надалі залишаться серед тих, хто створював, утверджував та підтримував світовий позитивний імідж нашої держави.

Вдумаймося лишень: 24 серпня 1991 року на політичній карті світу виникла нова, незалежна держава Україна. А вже у вересні того ж року ініціативна група представників української діаспори в Канаді звернулася до Міністерства оборони України з пропозицією організувати виступи наших пілотів у Північній Америці. Не спортсмени, не виступи творчих художніх колективів, яких чимало в Україні, повинні були презентувати громадянам Сполучених Штатів і Канади нову Україну. За задумом членів української діаспори, гідно це могли зробити лише представники структури, яку здатна мати тільки самостійна, незалежна держава – Збройних Сил.

Фах українських майстрів вищого пілотажу мали представляти за кордоном заступник командира Державного авіаційного випробного Центру з льотної підготовки полковник Володимир Кондауров, інспектор повітряної армії полковник Микола Коваль, командир авіаескадрильї підполковник Олександр Головань і заступник командира авіаполку підполковник Валерій Солошенко. Групу технічного забезпечення очолив заступник командира винищувальної авіаційної дивізії з озброєння полковник Анатолій Сущевський.

Продовження на 9 стор.

ІСТОРІЯ У ДОЛЯХ ЛЮДЕЙ

Слуга Вітчизни, батько солдата

П'ятнадцятого серпня 2011 року відзначили свій 65-річний ювілей ветерани-ракетники першого ракетного з'єднання СРСР – бригади особливого призначення резерву Верховного Головнокомандування, створеного на базі прославленого в боях Великої Вітчизняної війни 92-го гвардійського мінометного Гомельського, ордена Леніна, Червонопрапорного, орденів Суворова, Кутузова і Богдана Хмельницького полку.



Серед ветеранів з'єднання є й вінничанин, учасник Великої Вітчизняної війни, полковник у відставці Сергій Федорович Гавриков. Солдат-розвідник брав участь у битвах на Курській Дузі, форсуванні Дніпра і звільненні Києва, був тричі поранений. За ці подвиги його груди прикрасили дві вищі солдатські нагороди – медалі "За відвагу". 1945 року він, молодий лейтенант, командир саперного взводу, штурмував Берлін і був нагороджений орденом Червоної Зірки.

З 18 серпня 1946 року Сергій Федорович – ракетник, його направили служити до бригади особливого призначення РВГК. Особовий склад бригади за короткий строк зібрав на території Німеччини ракетне озброєння і ракету ФАУ-2, вивчив її і 18 жовтня 1947 року на полігоні Капустин Яр Астраханської області здійснив перший в СРСР пуск балістичної ракети А-4 (ФАУ-2), учасником якого був і лейтенант С.Гавриков. Цим пуском бригада відкрила епоху створення багатьох поколінь ракет дальньої дії для забезпечення безпеки держави і освоєння космічного простору.

10 жовтня 1948 року Сергій Гавриков взяв участь у першому пуску вітчизняної ракети Р-1, яка мала максимальну дальність 270 км, а через два роки, 26 жовтня, в складі бригади – у випробуваннях радянської ракети Р-2 з головною частиною, що відділялася. Дальність польоту Р-2 складала 590 км. У 1959-1960 роках дивізіон, яким командував Сергій Федорович, провів кліматичні випробування нової ракети 8К63 (Р-12) при низьких температурах у суворому Забайкаллі. Ось, як згадує він ті дні: "У неймовірно важких умовах працювали учасники тієї експедиції. Зараз важко собі уявити: жахливий мороз, а при невеличкому вітрі витримати його неможливо, але потрібно по 8-9 годин безперервно знаходитися на відкритому повітрі. І не просто знаходитися, а виконувати відповідальні операції при підготовці ракети до пуску".

1962 року Гавриков на посаді начальника командного пункту 43-ї (51-ї) ракетної дивізії брав участь у стратегічній операції "Анадирь" із захисту республіки Куба від американської агресії. Його заслуги в цій операції були відзначені двома орденами Червоної Зірки. Саме на базі 43-ї дивізії, яка дислокувалася у Глухові Сумської області, було сформовано 51-у ракетну дивізію, котру згодом перекинули на Кубу. Цього року, 25 червня, у Глухові відкрили пам'ятний знак ракетникам, які брали участь у цій надсекретній операції. На камені вибиті прізвища всіх командирів 43-ї ракетної дивізії, у тому числі й Сергія Гаврикова. На відкритті виступили командири полків 43-ї дивізії полковники у відставці Геннадій Мазепа і Олександр Колонюк. Символічно, що пам'ятні медалі ветеранам-ракетникам вручив полковник у відставці Анатолій Хіневич. Саме йому судилося стати останнім командиром дивізії, розформованої 1992 року. Сергій Гавриков, не зміг приїхати на цю урочисту подію: підвело здоров'я. Замість нього туди поїхав син Юрій, який з ініціативи батька, повіз почесні грамоти і подяки від останнього командувача генерал-полковника 43-ї Ракетної армії РВСП Володимира Михтюка меру міста Глухів, народному депутату України Леоніду Деркачу, учасникам створення пам'ятного знаку та ветеранам-ракетникам.

Найнезабутнішим періодом служби у Збройних Силах СРСР Сергій Федорович вважає роки командування Глухівським 668-м ракетним полком 43-ї гвардійської ракетної Смоленської орденів Суворова і Кутузова дивізії. На озброєнні полку знаходилася ракета Р-14, спроможна доставляти до цілі ядерну боєголовку великої потужності на відстань 4500 км. "Полк у моїй пам'яті на все життя, – згадує ветеран-ракетник. – Там залишилася більша частина мого серця і додалося чимало сивих волосин. Напевне, тому для мене найбільша радість зараз це листування з ветеранами полку. Отримувати від них, більш ніж через 40 років добрі, щирі листи – найбільше щастя у моєму житті".

Перед звільненням у запас Гавриков чотири роки командував ракетною базою. Прийшовши на "гражданку", 17 років працював на великому підприємстві міста Вінниці – виробничому об'єднанні "Маяк". Сьогодні, не дивлячись на свій вік, а Сергію Федоровичу 89, він сповнений сил та енергії. Бере активну участь у військово-патріотичній роботі з виховання молоді, часто виступає зі спогадами в газетах Вінницької та Сумської областей. Сергій Гавриков підживлює енергією і своїх колишніх підлеглих – ветеранів-ракетників Глухівського гарнізону. Вони постійно обговорюють на ветеранських зборах його листи, звернення, публікації в пресі і особливо його статті в популярній суспільно-політичній газеті "Ветеран-ракетник", постійним кореспондентом якої він є. З нагоди 85-річчя Сергій Федорович був нагороджений російським орденом "Петро Великий" ІІ ступеня. Це вже сьомий орден, який прикрашає його груди. П'ятнадцятого липня 2001 року ветеран першого ракетного з'єднання СРСР С.Гавриков отримав поздоровлення від Командувача Ракетних Військ стратегічного призначення Росії генерал-лейтенанта С.Каракаєва.

2009 року побачила світ досить змістовна і цікава книга Гаврикова "Спогади ветерана: війна, ракети, завод". Видання цікаве не тільки ветеранам, але й широкому колу читачів. До нього ввійшли епізоди з великого життєвого та бойового шляху Сергія Федоровича. Кожен, хто прочитає цю книгу, дізнається багато до цього часу невідомих моментів і отримає істинне задоволення від цікавих розповідей.

Вероніка Дернова. "Крила України".

ШЛЯХ НЕЗАЛЕЖНОСТІ

2010



7 лютого *обраний четвертий Президент України – Віктор Янукович. 25 лютого Віктор Янукович склав присягу перед Українським народом, як Глава держави.*

Відкрито *Термінал "F" у Міжнародному аеропорту "Бориспіль" (вересень).*



Державне *підприємство "Антонов" розробило новий регіональний реактивний пасажирський літак Ан-158.*

Також у вересні *цього року відкрито новий залізнично-автомобільний міст через Дніпро у Києві. Це перший залізничний міст через Дніпро, побудований в незалежній Україні.*

2011

У жовтні *планується завершити реконструкцію Національного спортивного комплексу "Олімпійський".*

Відкриття *Терміналу "D" у Міжнародному аеропорту "Бориспіль".*



Відтепер *всі вищі титули світу з боксу знаходяться в Україні, в сім'ї Кличків. В об'єднувальному поєдинку за пояси IBF/IBO, WBO і WBA Володимир Кличко, перемігши чергового суперника, забрав у нього останній пояс. Оскільки Віталій Кличко – чемпіон світу за версією WBC – брати Клички стали володарями у надважкій вазі. Це фантастичне досягнення – прекрасна демонстрація світові непереможного українського характеру. (Брати Клички – перші чемпіони світу з боксу в тяжкій вазі з-поміж усього колишнього СРСР).*

Завершення *будівництва нового стадіону у Львові, призначеного для проведення матчів Євро 2012 ("робоча" назва стадіону – "Львів-Арена").*

ПЛАНИ НА 2012 – 2015

Проведення Євро-2012 в Україні та Польщі. Відкриття чемпіонату відбудеться у Варшаві, а фінальний матч – у Києві. Ігри заплановані в українських (Києві, Львові, Донецку та Дніпропетровську) і польських (Варшаві, Вроцлаві, Гданську та Познані) містах. Футбольне Євро – треті за престижністю змагання у світі спорту – після Олімпійських ігор та світового Чемпіонату з футболу.

Відкриття прискореного залізничного сполучення між Києвом, Львовом, Донецьком та Харковом у рамках підготовки до Євро 2012. Нові електропоїзди зможуть розвивати швидкість до 161 км/г.

Відкриття електрометалургійного заводу "Ворскла Сталь", найбільшого металургійного підприємства, що буде побудоване за роки незалежності України.

Запуск штучного супутнику "Либідь". Він стане першим українським супутником зв'язку, і забезпечить пряму телевізійну трансляцію та швидкісний інтернет-доступ у країнах Східної Європи, частині Азії і на Близькому Сході.

Запуск ракетоносія Циклон-4 з космічного центру "Алкантара". Проект спільного підприємства "Алкантара Циклон Спейс" передбачає побудову стартової ділянки для ракет Циклон-4 та співпрацю між Україною і Бразилією в освоєнні космічного простору як з науковою так і з комерційною метою.

Відкриття Донецького метрополітену.

Спуск головного корабля серії корветів "Володимир Великий".

Директор ГП Луганский АРЗ Алексей Мостовой:

“День завода – это повод осмыслить



18 августа 1931 года, 80 лет тому назад, с луганского аэродрома взмыл в небо учебно-тренировочный самолет УТ-2 11-й школы военных пилотов ВВС РККА. Событие, на первый взгляд, ничем не примечательное, стало историческим. Это был первый самолет, отремонтированный личным составом недавно созданных авиамастерских, которым с годами суждено было стать Луганским авиаремонтным заводом. И потому не удивительно, что тот знаменательный полет навсегда вписан в историю предприятия как день рождения завода.

Но до гордого имени, известного во многих уголках мира, предприятию предстояло пройти нелегкий путь освоения ремонта десятков типов самолетов и авиадвигателей. До Великой Отечественной авиамастерские входили в состав луганской школы военных пилотов, а потому здесь был освоен ремонт всех типов самолетов, на которых летали курсанты: учебно-тренировочные УТ-2 и По-2, разведчики-бомбардировщики Р-1 и Р-5, истребители И-16, бомбардировщики СБ. И почти десяток типов поршневых моторов, которые устанавливались на эти самолеты.

С первых дней войны – ремонт боевых самолетов в сложнейших условиях военного времени. Советские войска под напором врага отступали, и осенью 1941 года авиамастерские совместно с 11-й Ворошиловградской авиационной школой военных пилотов перебазировались в город Уральск Западно-Казахстанской области. Оборудование и имущество было отправлено тремя эшелонами. Но часть личного состава школы пилотов и ремонтных мастерских следовала в Уральск пешим строем. В трудные годы Великой Отечественной луганские ремонтники внесли свою лепту в победу. Ими восстановлено около 1 700 самолетов различных типов, более двух с половиной тысяч моторов. Личный состав мастерских обеспечивал восстановление самолетов Р-5 (отремонтировано 450 самолетов), По-2 (480), И-16 (40), СБ (84), Ил-2 (560), ТБ-3 (57) и двигателей М-11 (800 единиц), М-17 (610), М-100 (750), АМ-38 (230).

После войны, в феврале 1946 года, авиаремонтные мастерские и школа пилотов вернулись в Ворошиловград. Авиагородок, цеха и ангары встретили их лежащими в руинах, грудах мусора и битого кирпича. Но рабочие восстановили свое предприятие, а вскоре 312-я АРБ, как стало называться предприятие с лета 1946 года, начала ремонт самолетов Ил-10, Як-18, По-2, авиамоторов М-11, АМ-42. Выполняя Постановление Совета Министров СССР, в 1954 году 312-ая АРБ успешно освоила ремонт первого серийного реактивного истребителя-перехватчика МиГ-15, а в дальнейшем и его учебно-тренировочной модификации УТИ МиГ-15, в 1955 году начат ремонт реактивных двигателей РД-9Б и РД-9Ф для самолетов МиГ-19 и Як-27Р.

Начало 60-х определило нынешнее лицо Луганского АРЗ. С того времени завод полностью переключился на ремонт двигателей.

Кризис 90-х не мог не отразиться на работе трудового коллектива Луганского АРЗ. Неразбериха и экономический хаос первых годов после провозглашения независимости Украины многим вспоминается как период упадка и разорения, исчезновения гигантов промышленности, насчитывавших десятитысячные коллективы рабочих, техников, инженеров. Что уж говорить о таких небольших, по Луганским меркам, предприятиях, как авиационный ремонтный завод.

На то время Луганские авиаремонтники могли с оптимизмом смотреть в будущее. С середины 70-х на предприятии ремонтировали основной советский вертолетный двигатель ТВ3-117, который к тому времени устанавливался на большинство вертолетов разработки КБ Миля и Камова. Тысячи винтокрылых машин в десятках стран мира. Десятки тысяч двигателей. Казалось, впереди заказы на десятилетия работы. К тому же на предприятии ремонтировали двигатели Р-29-300 и Р-35-300, которые поднимали в небо истребители МиГ-23 различных модификаций и истребители-бомбардировщики МиГ-27. Мало кто мог предвидеть проблемы с загруженностью цехов работой.

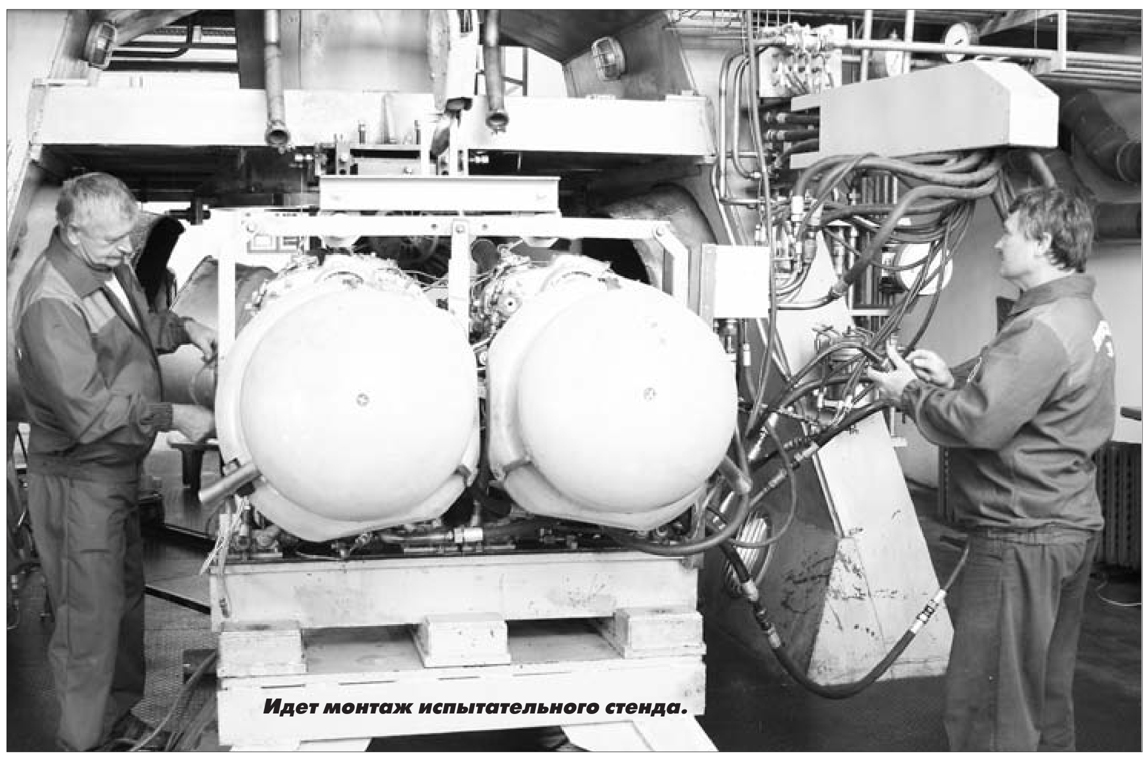
Но они появились. Молодое государство Украина не могло полноценно загрузить завод заказами на ремонт вертолетных двигателей. В России, где в основном эксплуатировались вертолеты Ми и Ка, были собственные предприятия по ремонту авиадвигателей, и делиться заказами они не спешили. Опыта налаживания контактов с заказчиками из “дальнего зарубежья” у предприятия еще небыло, ведь в советское время все внешнеэкономические службы располагались в Москве. Луганским авиаремонтникам пришлось начинать борьбу за выживание предприятия самостоятельно.

– Внимательно проанализировав ситуацию, – вспоминает тот период директор Луганского АРЗ А.Мостовой, – мы решили, что не смотря на то, что завод имеет достаточный опыт ремонта различных модификаций двигателя ТВ3-117, а на сегодня за прошедшие 35 лет в Луганске уже отремонтировано более 6,5 тыс. двигателей, нам нужно расширять ассортимент производимой продукции. Лучше всего наши рабочие умеют ремонтировать авиадвигатели. Значит, нужно было двигаться в этом направлении. Освоение принципиально нового двигателя потребует значительных капиталовложений, нового оборудования и длительного обучения персонала. Этого у нас небыло. Но к тому времени мы уже знали, чем будем заниматься.

Расширять ассортимент продукции Луганские авиаремонтники решили не за счет освоения более современных моделей, а сделали “шаг назад”. В начале 90-х на предприятии освоили ремонт “предшественников” основной продукции предприятия – самолетных двигателей Р29Б-300, Р27Ф2М-300. В сложившихся на то время экономических условиях расчет был прост. Ведь “устаревшие” для советских ВВС Р-27 и Р-29 устанавливались на МиГ-23 и МиГ-27, которые Советский Союз поставлял союзникам по Варшавскому Договору, в страны Африки и Азии. Они требовали ремонта. И вскоре специалисты из Луганска смогли предложить такую услугу мировому рынку. Похоже развивалась ситуация и с вертолетными двигателями. ТВ2-117 уже давно не выпускались, но в Вооруженных Силах Украины, а особенно в силовых структурах стран дальнего зарубежья активно эксплуатировались сотни Ми-8Т. А это – тысячи двигателей, которые требовали ремонта. На одном из перепрофилируемых предприятий бывшей ГДР было приобретено оборудование для испытания двигателей, в цехе луганского АРЗ выполнен его монтаж, отладка и запуск в эксплуатацию. Так конце прошлого века был освоен ремонт двигателя ТВ2-117.

За прошедшие более чем десять лет на предприятии отремонтировано больше ста самолетных, “больших”, как тут говорят, двигателей и 80 – ТВ2-117. А это – и зарплаты, и новые рабочие места.

Среди успешных проектов, начатых в средине 90-х, и программа производства на Луганском АРЗ автомобильных радиаторов охлаждения и отопления. Начиная с 1997 года на ГП “ЛАРЗ” было создано производство алюминиевых автомобильных радиаторов сборной (непаяной) конструкции по технологии фирмы “Sofica” (Франция). Они изготовляются на полуавтоматической линии производства Германии. Сейчас на заводе идет монтаж нового оборудования, которое позволит увеличить выпуск до 400 000 радиаторов различных модификации в год. На сегодня налажен выпуск более 20 различных видов радиаторов для автомобилей ВАЗ, ЗАЗ, “Daewoo Sens”, “Lanos 1.4”. ГП “ЛАРЗ” является поставщиком радиаторов на конвейер концернов Авто-ЗАЗ и ВАЗ. Сегодня до 70 % этой продукции экспортируется на вторичный рынок России. Как сказала заместитель директора по финансовым вопросам Галина Пономаренко, с начала производства на Луганском АРЗ выпущено более 2,2 млн. радиаторов. И объемы продолжают расти.



Идет монтаж испытательного стенда.

Тщательно проводимые специалистами АРЗ маркетинговые исследования в конце 90-х годов показали, что для предприятия, осуществляющего капитальный ремонт двигателей практически для всех вертолетов среднего класса, очень выгодно выполнять ремонт всей силовой установки вертолета. Так пришла идея освоить капитальный ремонт главных вертолетных редукторов ВР-8, ВР-14, ВР-24 практически для всех вертолетов среднего класса КБ Миля. Актуальность этой перспективы подтверждалась и тем, что в Украине ни одно из предприятий эти работы не выполняло. Задача в новых условиях оказалась очень сложной, но коллектив предприятия с ней справился.

Основной проблемой в процессе освоения ремонта редукторов стало отсутствие стенда для испытаний.

– Вначале мы проводили капитальный ремонт главных вертолетных редукторов в кооперации и екатеринбургским (допуск на ремонт редук-

сделанное...”

торов ВР-8А и ВР-14 получен в 2002 году) и гянжинским (ВР-24 в 2004 году) авиаремонтными заводами, – рассказывает главный инженер Луганского АРЗ Александр Лихачев. – В Луганске мы выполняли все работы по капитальному ремонту, а испытания проводили соответственно в Екатеринбурге и Гянже. Конечно, это сказывалось и на стоимости ремонта, и на сроках выполнения работ.

Решение проблемы виделось в проведении испытаний главных вертолетных редукторов непосредственно на заводе. На Кутаисском АРЗ в 2006 году был приобретен специальный стенд.

– Назвать то, что мы приобрели, полноценным испытательным стендом можно было весьма условно, – продолжает главный инженер Александр Лихачев. – Оборудование уже много лет не эксплуатировалось, было раскурочено. Кабеля при демонтаже приходилось просто обрубать топором. К тому же, он был предназначен для испытаний редукторов ВР-8 с двигателями ТВ2-117, а мы планировали испытывать на нем и ВР-14, и ВР-24, которые испытываются с двигателями ТВЗ-117.

Работу по монтажу испытательного стенда в Луганске и его модернизации возглавил главный инженер предприятия. Начальником конструкторского бюро технического отдела Сергеем Масневым и начальником энергомеханического отдела Василием Тараненко при участии начальника бюро маркетинга ОВЭД Михаила Левтерова была разработана необходимая техническая документация по усовершенствованию стенда. Была смонтирована универсальная рама, которая теперь позволяет монтировать на стенде оба типа двигателей. Неработающую электрическую систему загрузки хвостового винта заменили на гидравлическую, применив при этом немецкий гидротормоз ДТ-700. Полностью переукомплектовали все системы обеспечения работоспособности двигателей, испытуемого редуктора и редуктора-мультипликатора. Важным шагом в усовершенствовании испытательного стенда стал переход на электронную систему учета, регистрации, обсчета и протоколирования параметров работы двигателей и редуктора. Это позволяет постоянно следить за всеми параметрами их работы во время испытаний и записывать в память компьютера для их последующего изучения.

Крайней точкой в освоении ремонта главных вертолетных редукторов стало решение Министра обороны Украины от 14 октября 2008 года о допуске Луганского АРЗ к ремонту ВР-24 и от 26 сентября 2009 года – ВР-8А и ВР-14. Этому предшествовала огромная работа, включающая и проведение наземных, а также летных испытаний редукторов. На сегодня на предприятии уже отремонтировано больше 240 головных вертолетных редукторов, а в цеху на разных стадиях ремонта и на испытательной станции своей очереди на пути к потребителю ждут еще около двух десятков.

– 80-летие предприятия, – говорит его директор Алексей Мостовой, – это не юбилей. Это очередная дата из жизни завода, которая дает повод подвести определённые итоги, осмыслить сделанное, подумать о будущем. В последние годы достигнуто немало. Проводимая предприятием политика “открытого забрала” дает свои результаты. Мы четко заявляем, чего хотим достичь на том или ином этапе, и не скрываем цели, какие ставим на перспективу. Во многом благодаря этому у нас налажены хорошие партнерские связи не только с авиаремонтными заводами Украины, Беларуси и Польши, но и с эксплантатами авиадвигателей почти в 40 странах мира. Наши партнеры в Украине и за ее пределами намерены продолжать сотрудничество. И мы этому рады.

Но останавливаться на достигнутом не намерены. Для качественного обслуживания наших потребителей на предприятии создается электронная система учета качества ремонта. Она позволит отслеживать все отремонтированные на заводе изделия, проводить анализ их состояния и определять причины его изменения. Планы на будущее у нас огромны. В ближайшей перспективе – обеспечение возможностей производства в цехах нашего предприятия деталей обязательной замены, отдельных остродефицитных комплектующих. На заводе уже есть лазерная установка по изготовлению деталей одноразового использования. Налажено сотрудничество с другими авиаремонтными предприятиями, где уже давно изготовляются детали авиационной техники. В ближайших планах – покупка специального металлорежущего оборудования. Пора задуматься и о расширении ассортимента нашей продукции – еще об одном вертолетном редукторе, ВР-2 для вертолета Ми-2. Это – одно из перспективных направлений. Коллектив завода смело смотрит в будущее и видит свою перспективу.

Виктор Гедз.
“Крила України”.
Фото Николая Поплавского.



Алексей Мостовой в цехе ремонта двигателей.

ВІСНИКИ НЕЗАЛЕЖНОСТІ

Винищувачі першими презентували Україну

Закінчення. Початок на 7 стор.

Хоча кандидатів на участь у турне було декілька десятків, вибір випав саме на них. Протягом кількох тижнів ці льотчики проходили спеціальну підготовку для виконання показових польотів і 8 травня із Стрийського аеропорту вилетіли на борту українського літака Ан-124 “Руслан” до Канади.

Зустрічали гостей з України на авіабазі біля міста Едмонтона. Представники діаспори щиро вітали посланців незалежної України. Серед перших, хто привітав авіаторів, були керівники канадських ВПС. Українську делегацію особисто зустрічав і постійно опікувався нею начальник штабу ВПС Канади генерал Ізсідор Попович, українець за походженням. Виступи пілотів ВПС України вразили не тільки простих глядачів, а й фахівців. Чи не кожна з газет, що розповідали про авіашоу в США і Канаді, на перших сторінках обов’язково поміщала фото наших літаків чи українських пілотів. Безперечним визнанням був той факт, що виступи авіаторів ВПС України, як правило, завершували програму авіашоу, були фінальним акордом кожного показу.



Українські військові льотчики під час пам’ятного турне два десятки років тому не лише відкрили нашу державу Північній Америці, одними з перших принесли землякам радісну для них звістку, а й на довгі роки залишили приємний спогад про українських пілотів– вояків, про їхні мужність і майстерність.

За час перебування на території Північної Америки українськими пілотами проведено більше 30 виступів із практичними польотами, загальний наліт склав 103 години, більше двохсот польотів, виконаних на літаках МіГ-29 і МІГ-29УБ.

Льотний і технічний склад гідно представив державну самостійність і незалежність України, брав активну участь у прес-конференціях, виступах у пресі. Вся ця робота сприяла розширенню політичних та економічних зв’язків з Канадою і США, як зазначено у доповіді з приводу завершення виступів української національної команди ВПС в США і Канаді виконуючого обов’язки начальника Головного штабу ЗС України генерал-лейтенанта Г.Живиці Міністру оборони України генерал-полковнику К.Морозову від 9 жовтня 1992 року. Схвальну оцінку отримали виступи українських льотчиків і від організаторів авіашоу у різних містах Північної Америки. Про це свідчать неодноразові звернення до пілотів, керівника делегації ВПС України генерал-майора Я. Скалька, Міністра оборони України генерал-полковника К.Морозова з пропозиціями щодо проведення наступного, 1993 року, подібного турне в різних містах Сполучених Штатів Америки, Канади, інших країнах світу, про участь української команди в майже усіх найпрестижніших авіашоу, які проводились у країнах – визнаних лідерах світового авіабудування.

Проте відсутність єдиної думки представників різних державних структур України щодо свого конкретного внеску в зміцнення міжнародного престижу держави, бажання отримати від цього значні матеріальні вигоди, а не утвердити думку світової спільноти про Україну як могутню авіаційну державу, і, в решті-решт, відсутність у бюджеті Міністерства оборони України відповідних коштів на організацію і підготовку нового турне не дозволили повторити успіх у 1993 році.

Та про українських авіаторів не забули у світі. Кожен рік недовгої історії нашої незалежної держави відмічений новими значними здобутками кращих військових асів на міжнародній арені. Офіцери-льотчики М. Коваль, А. Ванєєв, І. Черненко, Ф. Тищук гідно пронесли прапор України на своїх бойових красенях, утверджуючи славу України.

Зовсім не випадково в 1996 році було прийняте рішення сформувати пілотажно-демонстраційний підрозділ ВПС України “Українські соколи” у складі 6 літаків МІГ-29. Подібні групи є майже в усіх провідних країн світу. Мета їх діяльності – демонструвати майстерність військових льотчиків, здатність військової авіації виконувати поставлені завдання. Виступи пілотажно-демонстраційних груп збільшують кількість охочих сісти за штурвал літака, зацікавлюють молодь, виховують у громадян відчуття патріотизму, любові до Батьківщини, спонукають юнаків і дівчат залучатися до благородної справи – захисту Вітчизни. Підтвердження цьому – польоти “Українських соколів” над Києвом, Вінницею, Севастополем, Феодосією, Кременчуком, Васильковим… Сотні тисяч наших співгромадян зачаровано милувалися філігранною технікою пілотування кращих українських асів.

Виправдали ідею створення групи і численні виступи “Українських соколів” за кордоном. Великобританія, Чехія, Туреччина, Румунія… Не тільки в межах рідної держави утверджували авторитет України наші кращі аси. Вони не раз доводили, що українські пілоти – серед плеяди найкращих у світі.

Не довго стверджували “Соколи” славу України – авіаційної держави. Організаційні та фінансові труднощі на деякий час прикували їхні літаки до землі. Було зроблено багато спроб підняти “Українських соколів” в небесну блакить. Та лише пізно восени минулого року зроблено перші реальні кроки на шляху відродження групи. Льотчики отримали для тренувань капітально відремонтовані спецально для потреб навчання пілотажної групи літаки L-39. Літаки постійно злітають в небо з Миколаївського військового аеродрому. Відроджується авіаційна гордість України.

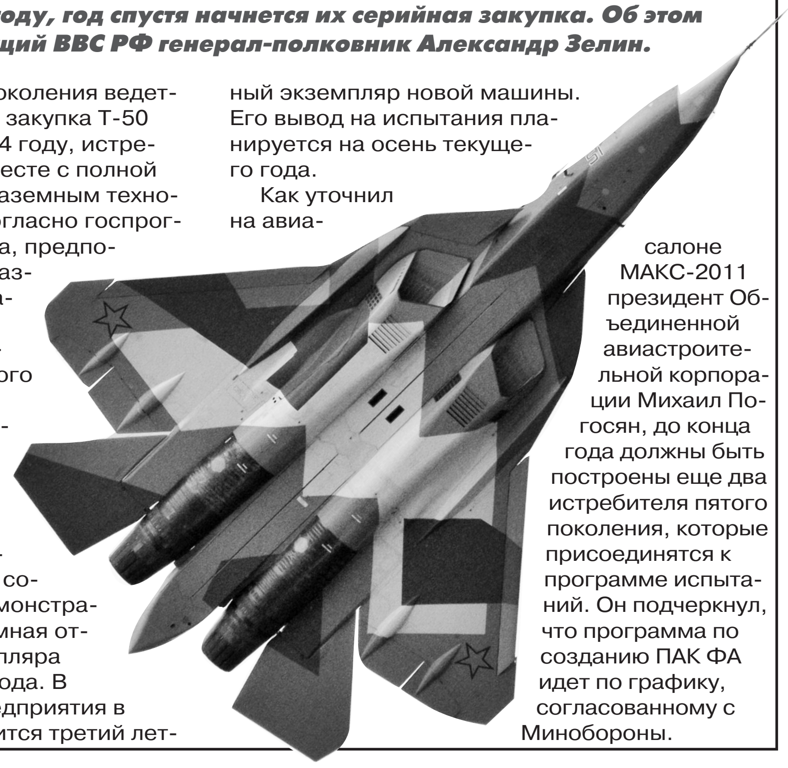
Більше двадцяти років пройшло з тих пір. Події того часу стали історією, про яку не завжди бажають згадувати нинішні політики. Але, безперечно, всім нам, а авіаторам – особливо, слід пам’ятати, що першими широкому світу продемонстрували наші символи – герб і прапор України – пілоти Українських ВПС на чолі з генерал-майором Ярославом Скальком. І цього вже нікому не заперечити.

Віктор Гедз.
“Крила України”.

СУЧАСНА ТЕХНІКА

Истребитель пятого поколения Т-50 поступит в Военно-Воздушные Силы России в 2013 году

Опытные образцы истребителя пятого поколения Т-50 поступят в Военно-Воздушные Силы России в 2013 году, год спустя начнется их серийная закупка. Об этом заявил главнокомандующий ВВС РФ генерал-полковник Александр Зелин.



Работа по самолету пятого поколения ведется согласно графику. Серийная закупка Т-50 для ВВС России начнется в 2014 году, истребитель будет приобретаться вместе с полной номенклатурой вооружений и наземным технологическим оборудованием. Согласно госпрограмме вооружений до 2020 года, предполагается закупить опытные образцы в 2013 году, а серийные – начиная с 2014 года.

"Нулевой" статический образец перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации ПАК ФА, он же Т-50, был изготовлен летом 2009 года, вскоре завершилась и сборка первого летного образца на предприятии в Комсомольске-на-Амуре. К августу 2011 года первый летный экземпляр ПАК-ФА совершил 66 испытательных и демонстративных полетов. Сборка и наземная отработка второго летного экземпляра была завершена к весне этого года. В настоящее время на сборке предприятия в Комсомольске-на-Амуре находится третий летный экземпляр новой машины. Его вывод на испытания планируется на осень текущего года.

Как уточнил на авиасалоне МАКС-2011 президент Объединенной авиастроительной корпорации Михаил Погосян, до конца года должны быть построены еще два истребителя пятого поколения, которые присоединятся к программе испытаний. Он подчеркнул, что программа по созданию ПАК ФА идет по графику, согласованному с Минобороны.

КОРПОРАЦІЯ

Российско-индийское совместное предприятие "БраМос" создало сверхзвуковую крылатую ракету, которую возможно применять в высокогорье. Об этом, в ходе салона МАКС-2011 заявил президент совместного предприятия Сиватхану Пиллаи. По его словам, новая ракета способна вести полет с огибанием рельефа местности. После пролета вершины горы она пикирует со сверхзвуковой скоростью. – Мы впервые в мире сделали подобную ракету и по результатам пусков показывали очень хорошие результаты, – отметил Пиллаи.



Ракеты "БраМос" научились огибать рельеф местности

Ранее испытательные пуски ракеты были произведены в горах и в пустынной местности. Минимальная высота полета новой сверхзвуковой ракеты составляет десять метров, что значительно усложняет задачу по ее перехвату. Отвечая на вопрос, сколько ракет "БраМос" уже принято на вооружение ВМС, ВВС и Сухопутных войск Индии, Пиллаи сказал – "Сотни".

Сверхзвуковая ракета "БраМос", в основе разработки которой лежит российская ракета "Яхонт", может развивать скорость, превышающую скорость звука в 2,5-2,8 раз. Помимо высокой скорости, к преимуществам ракеты относится и ее универсальность в применении. Так, "БраМос" может быть создана в модификациях для морского, подводного, воздушного и берегового базирования. Первый испытательный пуск ракеты был осуществлен в этом году.

НОВЕ СПОРЯДЖЕННЯ

"Пермячка" защитит солдат

Климовский ЦИИ точного машиностроения представил на авиасалоне МАКС-2011 новый комплект боевой экипировки солдат, сообщает РИА Новости. В состав экипировки входит стрелковое оружие, системы управления и позиционирования, а также видеомодуль, позволяющий вести стрельбу из-за угла.



"Особое внимание при разработке уделялось системе управления, потому что она обеспечивает повышение возможностей бойца на поле боя. Теперь боец соединен в сетецентрическую систему и может управляться от высших эшелонов, а также передавать туда всю информацию", – заявил заместитель главного инженера ЦНИИ точного машиностроения Вячеслав Артюх. При помощи новой экипировки солдат получит возможность следить за полем боя и передавать изображение и координаты целей противника.

В состав экипировки входит коммуникатор, оснащенный системой GPS/ГЛОНАСС, благодаря которому солдат получит возможность ориентироваться на местности, вести целеуказание и производить множество дополнительных расчетов. В экипировку также входит автомат Калашникова последней версии с подствольным гранатометом и прицелами дневного и ночного видения, видеомодуль и защитный костюм "Пермячка". Последний способен обеспечить защиту на уровне шестого класса – выстрел из винтовки СВД с расстояния в десять метров.

Другие подробности относительно новой экипировки, пока неизвестны. Не уточняется также, представляет ли показанная на МАКСе экипировка интерес для Министерства обороны России или силовых ведомств.

ВИПРОБУВАННЯ

В России создана новая баллистическая ракета "Лайнер"



В России создана и проходит испытания новая баллистическая ракета "Лайнер", предназначенная для подводных лодок. О первом запуске ракеты стало известно 23 мая 2011 года, однако сообщение о некоторых технических подробностях нового средства доставки ядерного оружия появилось только девятого августа и вызвало настоящую бурю в российских средствах массовой информации. Выяснилось, что разработчик ракеты никаких дополнительных подробностей не раскрывал, а сам "Лайнер" разрабатывается в инициативном порядке.

По программе государственных летных испытаний с борта стратегической атомной подводной лодки Северного флота "Екатеринбург" был произведен успешный пуск межконтинентальной баллистической ракеты "Лайнер" из акватории Баренцева моря по боевому полю "Кура", расположенному на полуострове Камчатка.

Пуск произведен из подводного положения. Все системы ракеты и ракетного комплекса в процессе предстартовой подготовки, старта и полета ракеты функционировали нормально. Боевые блоки ракеты прибыли на полигон в установленное время и в заданные точки прицеливания. Задачи пуска, предусмотренные полетным заданием, выполнены.

БРПЛ "Лайнер" разработана ОАО "ГРЦ Макеев" и изготовлена ОАО "Красноярский машиностроительный завод".

Израиль испытал противобаллистическую ракету "Стрела-3"



Израиль провел первые летные испытания новой ракеты-перехватчика "Стрела-3", которая в перспективе станет одним из трех компонентов национальной многослойной системы противобаллистической обороны. Хотя основной целью испытаний была проверка того, как противоракета отделяется от пусковой установки, она сумела также поразить баллистическую ракету условного противника. После дальнейшей серии испытаний на территории Израиля и участия в совместных учениях с США в январе 2012 года "Стрела-3" встанет на вооружение в 2015 году.

НА ОЗБРОЄННЯ

Турция купила 6 вертолетов Chinook

Министерство обороны Турции заключило с американским авиастроительным концерном Boeing контракт на поставку шести транспортных вертолетов CH-47F Chinook, сообщает Defense News. Сумма сделки составила 400 миллионов долларов. Ранее Турция планировала приобрести 14 таких вертолетов, однако из-за дефицита оборонного бюджета была вынуждена сократить обьем покупки на восемь единиц.



Управление военного сотрудничества (DSCA) министерства обороны США уведомило Конгресс о возможной продаже 14 вертолетов Chinook Турции в декабре 2009 года. Общая сумма потенциальной сделки тогда оценивалась в 1,2 миллиарда долларов. Chinook станут первыми тяжелыми транспортными вертолетами в составе вооруженных сил Турции. Согласно подписанному контракту, поставка машин начнется в 2013 году и завершится годом позже.

Турецкое военное ведомство ведет переговоры о покупке CH-47F с мая 2005 года. Изначально планировалось приобрести десять вертолетов на общую сумму в 500 миллионов долларов. Для покупки военно-транспортных вертолетов в разное время были объявлены два тендера, в которых также приняли участие Ми-26Т и CH-53 Sea Stallion. Оба конкурса были отменены из-за превышения ограничений по стоимости техники.

ВЗАЄМОДІЯ

Российские боевые самолеты впервые полетят в США

Российские летчики впервые полетят в США на боевых самолетах для участия в учениях с американскими ВВС. Об этом, как сообщает "Интерфакс", заявил главком ВВС РФ Александр Зелин.

Учения в США пройдут в 2013 году. Точной даты их проведения и количества российских самолетов, которые будут в них участвовать, Зелин не назвал. По его словам, РФ задействует либо МиГ-29 СМТ, либо Су-35.

Как рассказал главком, в 2012 году совместные учения российских и американских ВВС пройдут на территории России.

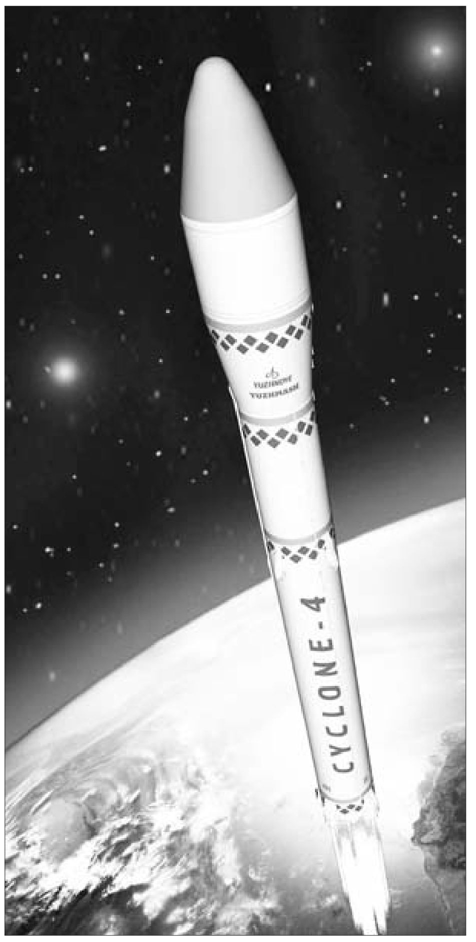
В первой половине августа 2011 года на Дальнем Востоке РФ состоялись совместные российско-американско-канадские учения ВВС "Бдительный орел – 2011".

Сторінку підготував Олександр Олехнович.

УСПІХИ

Підсумки роботи розширеного засідання Колегії ДКА України

У Дніпропетровську 4 серпня 2011 року на території УкрНДІТМ під головуванням Голови ДКА України, Голови Колегії Ю. Алексєєва, за участю керівників провідних підприємств галузі, відбулося виїзне розширене засідання Колегії ДКА України, на якому було розглянуто підсумки роботи підприємств та установ космічної галузі у 1 півріччі 2011 року і завдання на 2 півріччя 2011 року, а також результати виконання фінансових планів і показників особистих контрактів керівників підприємств у 2 кварталі 2011 року.



В своїй доповіді Голова ДКА України Ю. Алексєєв серед основних результатів діяльності галузі за 1 півріччя відзначив успішне розроблення проектів низки документів законодавчого характеру, які покликані підвищити ефективність космічної діяльності в державі, прийняття змін Бюджетного кодексу про надання гарантій на залучення кредиту з метою забезпечення подальшого виконання проекту "Циклон-4", підготовку до запуску за програмою "Дніпро" космічного апарату "Січ-2", успішний розвиток українсько-російського співробітництва (підготовка проекту програми співробітництва, участь українських учених та наявної інфраструктури в м. Євпаторія в реалізації проектів "Спектр-Р" ("Радіоастрон") та "Фобос-Грунт"), розвиток співробітництва з країнами Європи, Америки та Азії (реалізація проекту "Циклон-4" на пусковому центрі Алкантара (Бразилія), відновлення виробництва ракет-носіїв для проекту "Морський старт", створення основної конструкції першого ступеня ракети-носія "Таурус-2"), виконання робіт з формування і забезпечення дослідної експлуатації мережі з 16 контрольно-коригувальних станцій і Резервного Центру контролю навігаційного поля, завдяки чому були досягнуті показники субметрового рівня точності на всій території України, продовжено будівництво об'єктів утилізації твердого ракетного палива. Загалом, підприємствами галузі вироблено і реалізовано продукції на суму майже 1,7 млрд. грн. (приблизно в 2,3 рази більше, ніж у 2010 році). До бюджетів усіх рівнів підприємствами галузі сплачено близько 154,0 млн. грн., (у тому числі до держбюджету – 61,2 млн. грн.), середньомісячна заробітна плата з початку року збільшилася на 14,0%.

Серед завдань 2 півріччя визначено завершення розроблення розпочатих нормативних документів, активізація реалізації проекту "Циклон-4", продовження робіт за проектом створення Національної супутникової системи зв'язку "Либідь" та програмами "Наземний старт", "Таурус-2", "Морський старт" та "Дніпро" (зокрема, виконання положень протоколу восьмого засідання Комітету з питань економічного співробітництва російсько-української міждержавної комісії від 7 червня 2011 р.), участь у реалізації проекту "Спектр-Р" ("Радіоастрон") та забезпечення підготовки до використання наземної інфраструктури НЦУВКЗ для реалізації проекту "Фобос-Грунт", продовження виконання заходів щодо створення промислових об'єктів утилізації твердого ракетного палива, підготовка та забезпечення участі ДКА України і підприємств космічної галузі в Міжнародному авіаційно-космічному шоу МАКС 2011. Серед перспективних завдань також визначено завдання активного виходу підприємств космічної галузі на внутрішній та зовнішні ринки з продукцією некосмічного призначення, за рахунок диверсифікації виробництва, широкого впровадження випуску високотехнологічних товарів з забезпеченням належної наукової та законодавчої підтримки, налагодження маркетингових досліджень, розширення внутрішньої кооперації між підприємствами, реалізації заходів щодо охорони інтелектуальної власності, залучення коштів з інших (в тому числі приватних) джерел для випуску інноваційної продукції.

За результатами фінансової діяльності підприємств визначено, що загалом у 2 кварталі отримано доходів в сумі 1 млрд. 810 млн. грн. (на 35,2 % більше запланованого), а з початку року – 3,0 млрд. грн. доходів (123,4 % від плану). У 2 квартал чистий прибуток склав 89,9 млн. грн. при плані 14,1 млн. грн.

ВИПРОБУВАННЯ

В соответствии с программой летных испытаний космического комплекса "Спектр-Р" специалисты центра управления полетом ФГУП "НПО им. С.А. Лавочкина" продолжают проверки функционирования бортовых систем. Состояние приборов "Спектр-Р" в норме.

Летные испытания радиотелескопа "Спектр-Р" продолжаются

Проведены работы по контролю режимов функционирования бортового комплекса управления и бортового радиокомплекса (обеспечивающего передачу служебной телеметрии), телеметрической системы (обеспечивающей сбор, хранение и передачу информации). Также протестированы вычислительные средства бортового комплекса управления.

Продолжаются операции по вводу космического радиотелескопа в работу. Проведено тестирование всех основных и резервных комплектов аппаратуры телескопа, за исключением приемной части и передатчика высокоинформативного радиоканала (ВИРК).

Ведутся комплексные подготовительные работы по обеспечению наведения остронаправленной антенны ВИРК на станцию слежения в Пущино. На борт закладывается информация о текущих параметрах орбиты КА для отработки задач навигации и обеспечения наведения фотоэлектрических батарей на Солнце. Также ведутся исследования динамических и температурных параметров работы КА. Космический радиотелескоп переориентирован в оптимальное положение относительно Солнца.

Комплексом "Плазма-Ф" начаты регулярные наблюдения солнечной плазмы (исследования параметров солнечного ветра, межпланетного магнитного поля и солнечных космических лучей). Все задействованная аппаратура функционирует штатно, сообщает пресс-службы ФГУП "НПО им. С.А. Лавочкина".

ІДЕЇ

NASA выбрало 30 "рискованных" космических проектов

Американское космическое агентство выбрало 30 идей для "рискованных" космических проектов, сообщается на официальном сайте NASA. На разработку каждой из них будет потрачено порядка 100 тыс. дол.

Финансирование проекта ведется в рамках программы Продвинутые инновационные концепции NASA (NASA Innovative Advanced Concepts). Ее цель – поддержка исследований, которые вполне могут закончится неудачей, однако, в случае успеха, позволят создать перспективные технологии для космических исследований.

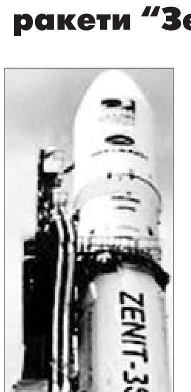
Среди предложенных проектов есть несколько, посвященных безопасности астронавтов во время длительных космических миссий. Среди них, технология создания электростатического поля вокруг корабля для защиты от космических лучей, использования для подобных систем высокотемпературных сверхпроводящих магнитов, создание перспективных материалов для поглощения радиации и многое другое.

Также несколько проектов посвящено созданию новых двигательных и силовых систем для космических кораблей. Так, речь идет об управляемом солнечном парусе, плазменных двигателях, системе питания для "темных" миссий (миссий в те регионы Солнечной системы, где мало солнечного света). Кроме этого, предложены проекты систем для изучения астероидов, а также корабли-трансформеры для посадки на небесные тела.

Примечательно, что 8 августа 2011 года стало известно, что NASA разрабатывает проект космических заправок – станций, которые будут служить местом дозаправки межпланетных миссий. Четырем участвующим в проекте компаниям было выделено 2,4 миллиона долларов, пишет Lenta.ru.

ПЛАНИ УКРАЇНИ

РКК "Енергія" планує в майбутньому здійснювати більше п'яти пусків у рік ракети "Зеніт-3SL"



Ракетно-космічна корпорація "Енергія" планує в майбутньому здійснювати з рухливої платформи в Тихому океані більше п'яти пусків у рік ракети українського виробництва "Зеніт-3SL". Про це заявив президент і генеральний конструктор корпорації Віталій Лопота, передає "Інтерфакс-АВН".

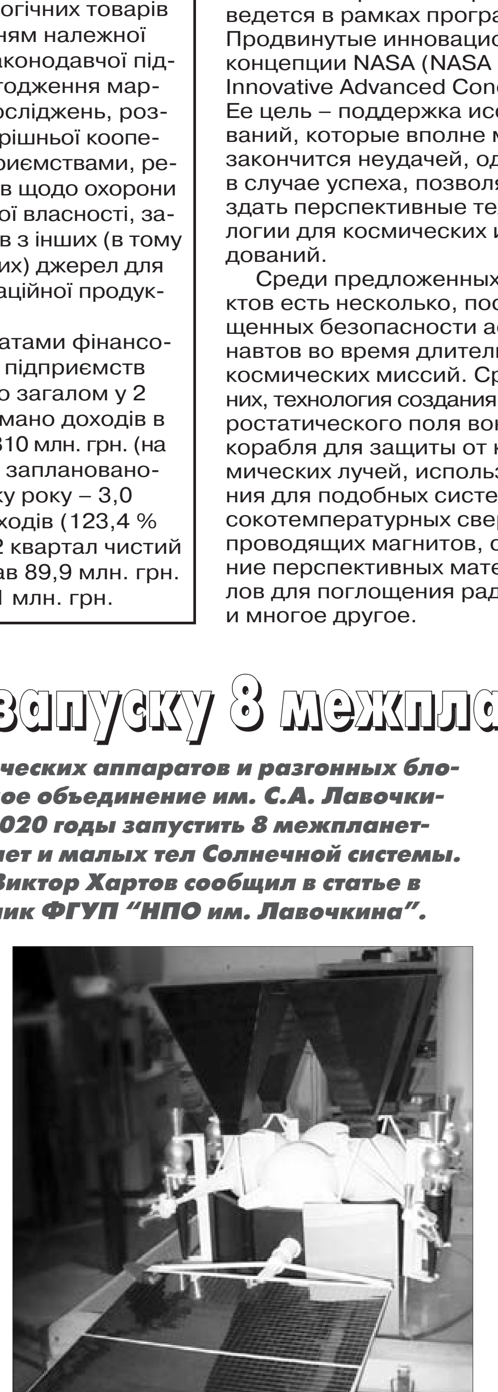
"В 2011 році заплановано один пуск з плавучої платформи в Тихому океані, в 2012 році – чотири пуски. Далі ми маємо намір перейти на п'ять і більше пусків у рік з морського космодрому", – сказав В.Лопота.

ПЛАНИ РОСІЇ

Россия готовит к запуску 8 межпланетных станций

Российский производитель космических аппаратов и разгонных блоков ФГУП "Научно-производственное объединение им. С.А. Лавочкина" планирует в период с 2013 по 2020 годы запустить 8 межпланетных станций для исследования планет и малых тел Солнечной системы. Об этом гендиректор предприятия Виктор Хартов сообщил в статье в очередном номере журнала "Вестник ФГУП "НПО им. Лавочкина".

"В настоящее время на нашем предприятии широко развернуты проектно-поисковые и проектно-конструкторские работы по созданию перспективных автоматических КА (космических аппаратов) для исследования планет и малых тел Солнечной системы. Основой конструкцией перспективных КА являются созданные на данный момент космические служебные модули, прошедшие полный цикл наземной отработки с положительными результатами", — написал Хартов.



Первый запуск КА "для проведения космических фундаментальных научных исследований" намечен на 2013 год на естественный спутник Земли. Аппарат "Луна-Ресурс" должен будет провести разведку природных ресурсов Луны; вместе с ним будет доставлена мобильная исследовательская станция-луноход. В следующем, 2014-м году НПО готовит к запуску аппарат "Луна-Глоб". Его задачи: "получение результатов мирового уровня" о внутреннем строении Луны и кратера на южном полюсе"; исследование воздействий на Луну приходящих корпускулярных (связанных с мельчайшими частицами материи) потоков и электромагнитного излучения. Третьим в Космос отправится "Венера-Д" (запуск запланирован 2016 год). Он должен измерить химический состав атмосферы Венеры; на этапе спуска провести съемку поверхности планеты и панорамную съемку — после посадки; определить минеральный состав вещества поверхностного слоя; точно измерить температуру, давление, свойства потоков излучения и характеристики аэрозольной среды; получить данные о сейсмической активности планеты. В тот же год Землю должен покинуть "Марс-НЭТ", который призван провести "непрерывный и глобальный" мониторинг климата и сейсмической обстановки на Марсе, а также обеспечить будущие экспедиции на Марсе навигационными данными, передает "Бизнес-FM".

Сторінку підготував Виктор Гедз.

Две войны Ивана Кожедуба

Продовження. Початок у №№ 27-31.

Иван Никитич Кожедуб и его летчики прекрасно понимали, что они воюют не за свое Отечество, не за своих близких, а защищают корейских друзей-товарищей, выполняя решение Советского правительства. И в соответствии с этим тактика воздушных боев со стороны советских летчиков была не такой дерзкой и наступательной как в годы Отечественной. В апрельских воздушных боях 1951 года 324-я авиадивизия побед над самолетами F-86 имела очень мало. Победы были над самолетами F-80, F-84 и B-29.

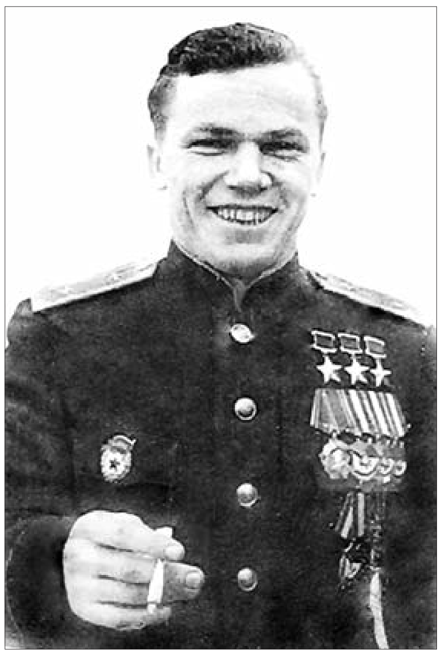
Кожедуб ставил задачу – после войны всем вернуться домой с победой. Поэтому он не требовал от подчиненных проливать кровь и отдавать жизнь, любой ценой выполняя боевую задачу. Он не призывал жертвовать собой ради уничтожения самолетов противника, а требовал быть самоотверженным и решительным в воздушном бою, не давать противнику возможности сбивать своих товарищей, а главное – не дать бомбить обороняемые объекты, вытеснять противника из своего района.

Первые боевые вылеты летчиков 324-й авиадивизии чаще всего проводились на перехват небольших групп F-80 и F-84, действовавших на малых высотах по войскам и технике на дорогах КНДР в междуречье Ялуцзян – Ансю. На перехват и уничтожение этих групп Кожедуб поднимал дежурные эскадрильи 176-го гв.иап и 196-го иап из готовности № 1 и № 2. Небольшие группы самолетов F-80 и F-84 на высотах 1000– 1500 м выходили на цели со стороны Желтого моря. После боя с самолетами МиГ-15 они, как правило, старались на малой высоте уйти в сторону моря…

Иногда, с задачей завоевания превосходства в воздухе, противник приходил в район боев крупными группами F-86. Одним из самых массовых налетов американской авиации на железнодорожный мост через р. Ялуцзян у населенного пункта Сингисю – единственной железнодорожной магистрали, питающей войска в Корее, был налет 12 апреля 1951 года, в котором участвовали, по разным данным, от 39 до 48 бомбардировщиков B-29 в колонне четверок и троек под непосредственным прикрытием 36 истребителей F-84 "Тандерджет" и от 18 до 42 истребителей F-86 "Сейбр", образовывающих сковывающую группу. На отражение этого налета Кожедуб поднял 44 истребителя МиГ-15 – все боеспособные машины 324-й дивизии. Истребители МиГ-15 поднимались с аэродрома Аньдун в составе эскадрилий 176-го гв. и 196-го авиаполков. Летчики 324-й иад встретили колонну B-29 до подхода к цели…

Воздушный бой проходил на высоте 7 – 8 тысяч метров в течении 20 минут. Кожедубовцы парами, четверками атаковали и вели огонь по группам B-29, не обращая большого внимания на самолеты непосредственного прикрытия. По результатам боя (фотоконтроль, доклады летчиков, подтвержденные с земли) дивизии Кожедуба были засчитаны 10 сбитых бомбардировщиков B-29 и 4 истребителя F-84. Еще 3 самолета B-29 и F-86 были отнесены к предположительным победам. В 324-й иад были повреждены 2 истребителя МиГ-15, которые вскоре были восстановлены и возвращены в строй. Заметим, что большая группа самолетов F-86 в бою не участвовала, так как не вышла в зону боя в заданное время и оказалось в стороне от маршрута бомбардировщиков и района воздушного боя, чем упростила действия советских летчиков. Несколько бомбардировщиков B-29 прорвалась через заслон самолетов МиГ-15 и свою задачу частично выполнила. Одна управляемая бомба попала в цель, повредила мост и вывела его из строя на несколько часов…

По американским данным, 12 апреля группу из 48-ми бомбардировщиков B-29, которых прикрывали 38 истребителей F-84 и 18 истребителей F-86 атаковали 60 МиГов. 3 бомбардировщика были сбиты, но ценой потери 13-ти самолетов МиГ-15.



Стало ясно – F-80 и F-84 не могут противостоять МиГ-15-му. МиГ-15 полностью превосходил F-84, а по ряду параметров и F-86A. Только величайший профессионализм позволял американским пилотам поддерживать баланс в воздушных боях.

В сентябре 1951 года в небе Кореи появилось улучшенная модификация американского истребителя F-86E "Сейбр". Первые F-86E поступили на вооружение 4-го крыла истребителей-перехватчиков, которые теперь базировались в Кимпхо. Накал воздушных боев еще более возрос. Стали обычными схватки, в которых одновременно до 80-ти истребителей выписывали на очень больших высотах, порядка 12000 м, невероятные фигуры инверсионными следами от реактивных двигателей.

Увеличение на ТВД количества истребителей МиГ-15 заставило командование ВВС США отозвать с Кореи истребители F-80, заменив их самолетами F-86E. В Корею направили также второе авиакрыло самолетов F-84.

Переход с F-80C на новый вариант самолета F-86E американцы решили проводить на основе 51-го авиакрыла истребителей-перехватчиков, базирующегося в Сувоне, куда F-86E стали поступать уже с июля 1951 года. Две эскадрильи 51-го крыла достигли состояния полной боеготовности и 1 декабря 1951 года совершили первые вылеты.

В конце 1951 года самолеты F-86E заменили истребителями F-86C из 51-го авиакрыла – истребителей перехватчиков, после чего число сбитых МиГов стало расти.

К этому времени летчики 4-го авиакрыла сбили 144 МиГа, потеряв всего 14 самолетов F-86(по данным американцев).

С учетом опыта боевых действий в Корее был разработан очередной вариант истребителя "Сейбр" – F-86F, который стал первым вариантом самолета "Сейбр", по всем параметрам превосходившем МиГ-15бис… .

Ночью в небе Корее действовали истребители-перехватчики F-82, оснащенные радиолокаторами, а также до 15 самолетов F-94 (двухместная модификация реактивного истребителя F-80, оснащенного радиолокатором).

Однако самолеты F-94, в силу сложности эксплуатации их радиолокационного прицела и его подсистем, были признаны непригодными для эффективного боевого применения в условиях этой войны.

В гигантской мясорубке корейского неба…

Один из крупнейших за всю войну воздушных боев произошел 29 октября 1951 года. Группу из восьми бомбардировщиков B-29 сопровождали 55 истребителей F-84 и 36 истребителей F-86. Внезапно истребители прикрытия были атакованы 50 МиГами (по американским данным – 150 МиГами). В финале боя были три "суперкрепости" B-29 были сбиты, несколько получили тяжелые повреждения. Истребители ВВС США сбили шесть МиГов ценой потери одного истребителя F-84…

… Опыт воздушных боев в Корее получили летчики многих полков истребительной авиации Советской Армии, но этот опыт неодинаков. Одни полки участвовали в боях с 1950 года, другие – в конце Корейской войны. Одни воевали два – три месяца, другие – около года. Поэтому часто получалось так, что для одних советских летчиков американский, новейший на то время, истребитель F-86 "Сейбр" был "бумажным тигром", для других – очень сильным противником.

Особенно интенсивные воздушные бои в воздухе Северной Кореи стали происходить с появлением авиаполков МиГ-15 324-й и 303-й авиадивизий. В этих боях американцы стали наращивать свои силы количественным увеличиванием самолетов F-86. Вместо 8 – 10 самолетов для участия в боях за господство в воздухе американцы стали приходить в район воздушного боя группами по 18 – 20 машин общей численностью в 50 – 60 и более самолетов F-86.

Имея полное господство в воздухе над всей территорией Корейского полуострова, на северо-западном направлении, откуда шли войска, и поступало вооружение китайским добровольцам, к весне 1951 г. американцы стали терять свое превосходство в воздухе.

Командование 64-го корпуса в некоторые дни поднимало в воздух до сотни МиГ-15, наращивая силы своих истребителей в ходе воздушного боя. В некоторых воздушных боях одновременно участвовало более сотни самолетов МиГ-15бис. Район воздушного боя увеличивался до 10 – 15 км в диаметре и до 12 км по высоте.

Воздушные бои крупных групп истребителей F-86 с истребителями МиГ-15бис 324-й и 303-й авиадивизий в воздухе над Северной Кореей проводились до самого убытия 324-й дивизии Кожедуба в Союз.

Надо сказать, что если воздушные бои с самолетами F-86 для летчиков 324-й дивизии были первыми, то для многих американских пилотов бои с истребителями МиГ-15 были продолжением схваток, проведенных ранее с истребителями 50-й и 151-й авиадивизий. На первых порах боевые группы МиГ-15 обеих полков 324-й авиадивизии преждевременно рассыпались, управление в бою нарушалось, а иногда и вовсе терялось. Вместо звеньев и пар порой действовали одиночки. Растерянность некоторых летчиков, их несогласованные действия в воздушном бою приводили к потерям…

64-й Отдельный истребительный авиационный корпус в своем боевом составе с мая 1951 года имел пять истребительных авиаполков, по штату вооруженных 150 самолетами. Практически, это 100 – 120 боевых экипажей, способных решать боевые задачи, соответственно, при нормальном техническом и материальном обеспечении. Боевые действия авиаполков 64-го корпуса были жестко ограничены территориально: над морем летать запрещалось; южнее Пхеньяна было приказано не заходить; на охоту вылетать не разрешалось и др. Слабость корейской и китайской авиации в 1951 году, ограничение района боевых действий полков 64-го корпуса не позволяли союзной авиации решать какие-либо другие задачи, кроме задач ПВО и только в ограниченном районе.

Весеннее наступление корейско-китайских войск завершилось в мае 1951 года, поставленной задачи захвата Южной Кореи оно не решило. Силы ООН были вынуждены отказаться от планов объединения Южной и Северной Кореи под эгидой ООН. В Кесани 10 июля 1951 г. начались переговоры о перемирии, которые затянулись на два года…

(Продолжение следует).

Игорь Чичкань, военный историк, полковник в отставке, участник боевых действий в Афганистане.

Людмила Кошелева, директор Броварской централизованной библиотечной системы, заслуженный работник культуры Украины.

Материал к печати подготовил Владимир Алексеев.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

22-28 серпня



22 серпня 2001 р. *військовому льотчику-випробувачу Ю.М.Тішкову першому в ВПС ЗС України присвоєно звання Героя України.*



23 серпня 1887 р. *народився вчений і конструктор ракет Ф.А.Цандер.*

23 серпня 1913 р. *– (23-24.08) відбувся перший в світі груповий політ літаків за маршрутом Київ – Остер – Ніжин – Київ, дальністю 300 км з проведенням кінозйомки, очолював політ П.М.Нєстєров.*

23 серпня 1916 р. *здійснено груповий наліт бомбардувальників у складі чотирьох літаків "Ілля Муромець" на базу гідролітаків супротивника на озері Ангерн.*



23 серпня 1918 р. *народився маршал авіації О.П.Силантьєв.*



23 серпня 1948 р. *народився Міністр оборони України (2007-2009) Ю.І.Єхануров.*

23 серпня 1956 р. *народився начальник управління кадрової роботи Головного управління Генерального штабу Збройних Сил України Л.Ю.Царенко.*



23 серпня 1998 р. *встановлено знак відзнаки Президента України "Герой України".*

23 серпня 2000 р. *на території штабу ВПС ЗС України відкрито пам'ятник загиблим льотчикам ВПС України.*



24 серпня 1914 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу П.О.Покришев.*



24 серпня 1966 р. *запущено АМС "Луна-11", яка стала другим штучним супутником Місяця.*

24 серпня 1997 р. *у День незалежності України відбулося масштабне авіашоу і перший повітряний парад підрозділів ВПС ЗС України (аеродром "Чайка", Київ).*



24 серпня 1999 р. *у Києві на честь 8-ї річниці незалежності України відбувся перший авіаційний парад.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

22-28 серпня

24 серпня 2001 р. *у Києві в авіаційному параді, присвяченому 10-ій річниці незалежності України, взяла участь пілотажна група "Українські соколи" і 53 одиниці авіаційної техніки, в тому числі Ан-225 "Мрія".*



25 серпня 1908 р. *народився засновник систем керованого ракетного озброєння в СРСР академік О.А.Расплєтін.*

25 серпня 1933 р. *на базі авіаційного факультету Київського машинобудівельного інституту створено авіаційний інститут. День створення Національного авіаційного університету.*

25 серпня 2001 р. *у столиці ВПС ЗС України м. Вінниця на території Головного командування ВПС ЗС України під час святкування Дня авіації відкрито експозицію бойової авіаційної техніки (створення музею ВПС).*

26 серпня 1740 р. *народився французький піонер повітроплавання Ж.М.Монгольф'є.*

26 серпня 1946 р. *організовано відділ №3 НДІ-88, зараз – РКК "Енергія" ім. С.П.Корольова (Росія).*

26 серпня 2001 р. *(24-27.08.) делегація ВПС ЗС України на чолі з заступником Командувача ВПС з БП генерал-лейтенантом О.Волошенком взяла участь в міжнародному авіашоу "ROLAS-2001" у Румунії. Завойовано призи в 3 номінаціях: підполковником Ф.Тищуком на Су-27 – за кращий одиночний пілотаж, пілотажною групою "Українські соколи" – за кращий груповий пілотаж, авіаційними техніками – за кращу групу наземного забезпечення.*

27 серпня 1910 р. *вперше здійснено радіообмін між літаком і землею, Дж.Маккарді з літака "Кертісс" (США).*

27 серпня 1940 р. *на озброєння ВПС СРСР прийнято літаки МіГ-3, ЛаГГ-3, Як-1, Іл-2, Пе-2.*

28 серпня 1911 р. *поблизу Відня здійснив перший політ літак "Ластівка", побудований у Львові конструктором Є.Либанським.*



28 серпня 1954 р. *здійснив перший політ перехоплювач МіГ-19П (СМ-7), В. Нефьодов.*



28 серпня 1982 р. *здійснив перший зліт літак Т-10-3 (третій дослідний екземпляр винищувача Су-27) з трампліна Т-1 комплексу наземного відпрацювання зльоту та посадки літаків на палубу корабля, М.Садовников.*

28 серпня 1999 р. *у столиці авіації України м. Вінниця (в день святкування Дня авіації) на аеродромі "Гавришівка" відбулося авіаційне свято з демонстраційними польотами бойової техніки.*

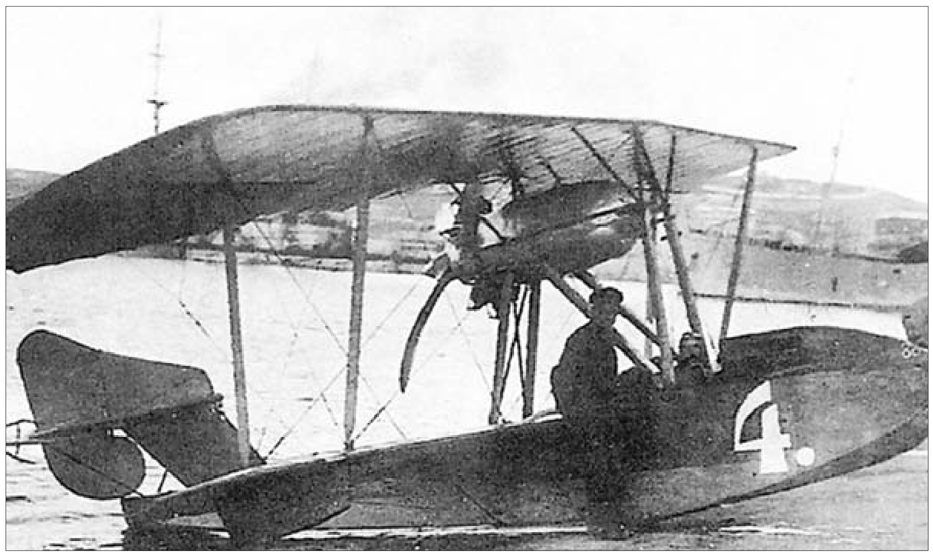
Гидросамолет-истребитель М-11

Двадцать второго августа 1916 года начались испытания первого в мире бронированного морского истребителя – летающей лодки М-11 конструкции Дмитрия Григоровича.

М-11 был разработан по заданию Морского штаба. Он имел значительно меньшие, чем в других летающих лодках, размеры и схему одностоечного биплана. Двигатель первоначально был Gnome Monosoupape в 100 л.с., потом Le Rhone в 110 л.с., с обычным толкающим винтом, с большим яйцевидным капотом-обтекателем картера.

Первый опытный образец М-11, выпущенный летом 1916 года был двухместным, с сидением летчика сзади. Это еще не был истребитель в полном смысле слова. Нужно было логически развивать идею скоростной летающей лодки, сделав ее одноместной и вооруженной, как настоящий истребитель. Так и было сделано после испытаний двухместного варианта.

Самолет был вооружен одним неподвижным пулеметом и бронирован (впервые). Броня перед двигателем представляла собой диск из стали толщиной 4-5 мм по миделю капота, перед летчиком – лист 6-мм стали, вместо козырька – откидной полукруглый бронещиток со смотровой щелью. Пулемет был установлен на палубе носовой части лодки перед кабиной и сверху закрыт обтекателем.



До второй половины 1916 года летающая лодка М-11 была наиболее скоростной в мире (до появления летающей лодки Энгельса). М-11 была довольно трудной в пилотировании в связи с возникавшим реактивным моментом от винта, что было очень чувствительно из-за малых размеров крыльев. П.Успасский, летавший на М-11 на Черном море, пристроил к педали пружину для компенсации этого момента рулем направления. Мореходность самолета также была пониженной по сравнению с гидросамолетами Григоровича М-5 и М-9, что ограничивало возможность взлета даже при небольшой волне.

В начале 1917 года летающая лодка М-11 была весьма положительно оценена морскими летчиками. Особенно понравилась броня. Последовал заказ на 100 экземпляров. 6 апреля была начата серийная постройка, и до 16 августа было сдано 25 экземпляров. Самолеты эти выполняли главным образом задания по разведке. В общей сложности в морской авиации самолеты М-11 находились в количестве не более 60 экземпляров.

В небе Заполярья

Двадцать шестого августа 1915 года родился военно-морской летчик, дважды Герой Советского Союза, лучший советский летчик-истребитель 1941-1942 годов Борис Сафонов. Он стал первым дважды Героем Советского Союза, заслужившим это звание в ходе Великой Отечественной войны.



Окончив с отличием семилетку, Сафонов поступил в Тульскую железнодорожную школу фабрично-заводского ученичества, в 1930 году вступил в комсомол, занимался в планерной школе. В числе лучших курсантов парня зачислили в школу ОСОАВИАХИМа, где его инструктором была Валентина Гризодубова, ставшая впоследствии Героем Советского Союза. Летом 1933 года, после успешного окончания аэроклуба, Борис Сафонов поступил в Качинскую авиационную школу.

Когда встал вопрос о выборе дальнейшего места службы, Сафонов сразу же записался на Север, служил в морской авиации Северного флота. Он был назначен командиром 72-го смешанного авиационного полка. С началом Великой Отечественной войны летчик отличился в воздушных боях с фашистами. Ходят легенды, что немцы передавали специальное сообщение: "Сафонов в воздухе" – это означало, что немецким самолетам надлежало вернуться на базу. К началу января 1942 года Б.Сафонов был награжден двумя орденами Красного Знамени (14 июля и 22 декабря 1941 года).

Пятнадцатого сентября 1941 года семерка истребителей во главе с Сафоновым вступила в бой с 52 вражескими машинами. Итог боя – 13 сбитых фашистких самолетов, а советская семерка вернулась на свой аэродром без потерь. 16 сентября того же года Борису Сафонову присвоили звание Героя Советского Союза. Через месяц командование ВВС СФ вверило майору Сафонову вновь сформированный 78-й истребительный авиаполк. 22 января 1942 года Б.Сафонов был награжден третьим орденом Красного Знамени, а в начале марта 1942 года четырем летчикам-североморцам (и среди них – Сафонову) глава британской миссии генерал-лейтенант Макфорлан вручил высший авиационный орден Великобритании – Крест "За выдающиеся летные заслуги".

Тридцатого мая 1942 года гвардии подполковник Борис Сафонов, будучи уже командиром 2-го гвардейского Краснознаменного авиаполка, вылетел во главе звена истребителей на прикрытие каравана судов PQ-16, идущих к Мурманску. Ведя бой с превосходящими силами противника, он сбил три фашистских самолета, но погиб сам в этом бою. Всего за время боевых действий Борис Феоктистович сбил лично 30 вражеских самолетов и 3 в составе группы.

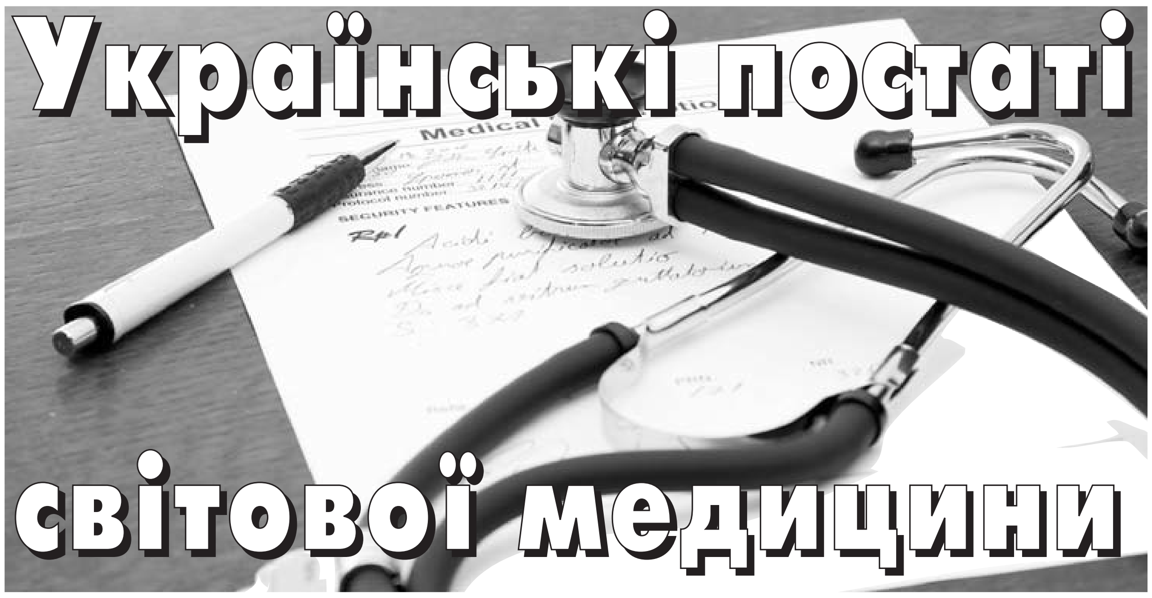
Четырнадцатого июня 1942 года Президиум Верховного Совета СССР принял Указ о награждении Б.Сафонова второй медалью "Золотая Звезда". Следует отметить, что представление к награде было отослано еще до смерти летчика. Произошло исключительное событие: впервые в ходе Великой Отечественной войны было вторично присвоено звание Героя Советского Союза.

Борис Сафонов стал самым результативным советским летчиком-истребителем начала войны. В бою Борис Сафонов был храбр, но не бросался в любую схватку сломя голову, он пользовался как приемами обороны, так и агрессивной, ошеломляющей врага атакой. А мог пойти и на хитрость, сымитировав паническое бегство, а затем развернутся навстречу врагу, когда строй немецких истребителей в погоне рассыплется на отдельные пары. Почерк аса был вполне определенным: по возможности неожиданное и скрытое сближение с противником, затем атака на максимальной скорости и открытие прицельного огня по кабине или жизненно важным агрегатам самолета с дистанции не более 100 метров. "Наблюдательность, быстрая реакция, умение мгновенно принять правильное решение – главные качества летчика-истребителя", – говорил Сафонов.

Трудно переоценить роль Бориса Сафонова в становлении Военно-Воздушных Сил Советского Союза. Среди его воспитанников – 13 Героев Советского Союза. И каждый год, когда сафоновцы собираются на встречу в музее Военно-Воздушных Сил Северного флота, они с любовью вспоминают своего командира и боевого товарища – Бориса Феоктистовича Сафонова.

Підготувала Вероніка Дернова.

Українські постаті світової медицини



Широко відома роль англійських, німецьких, французьких, грецьких та інших лікарів у розвитку світової медичної науки та практики. Проте майже не згадуються українські лікарі, що зумовлене багатовіковим перебуванням України в колоніальній залежності, відсутністю своєї державності. Немало відкриттів, винаходів українських лікарів не було широко відомо в Європі також через небрак наукових контактів. Як наслідок – досягнення лікарів України не завжди достатньо відображені в загально-медичній та медико-історичній літературі.

Проголошення Незалежності України 1991 року дало поштовх для перегляду стану національної культури і науки, повернення імен, утвердження об'єктивної історії України. Звичайно, назвати імена всіх лікарів, які зробили вагомий внесок у розвиток світової медицини, ми на шпальтах нашого видання не зможемо, але про деяких із них хотіли б розповісти.

В XIX – XX ст. все більше лікарів з України ставало відомими у світовій медицині, насамперед у галузі бактеріології та епідеміології, що тоді бурхливо розвивалася.

Ілля Ілліч Мечников (1845 - 1916), лауреат Нобелівської премії.У 25 років став професором зоології та порівняльної анатомії Одеського університету, заснував Одеську бактеріологічну станцію, був членом української громади в Одесі. Не маючи належних умов праці в Російській імперії у 1887 р. переїхав на запрошення Л.Пастера до Парижа, став керівником лабораторії та заступником директора інституту Пастера (1905-1916). Відкрив явище фагоцитозу (1882), розробив фагоцитарну теорію імунітету (1883) та заклав основи імунології. Опрацював теорію порівняльної патології запалення (1892), вніс вагомий вклад в проблеми геронтології та геріатрії. Удостоєний Нобелівської премії разом з П.Ерліхом (1908) за працю "Імунітет при заразних хворобах".

Володимир Ааронович Хавкін (1860 - 1930) – відомий в Європі та Азії мікробіолог і епідеміолог. Створив і випробував на собі першу в світі протихолерну вакцину (1892). Був скерований урядом Великої Британії до Індії для боротьби з епідемією холери. За створення протихолерної вакцини та практичне її застосування його удостоєно премії Паризької академії. Створив і знову випробував на собі протичумну вакцину (1896). Понад 20 років життя присвятив боротьбі з холерою та чумою в Індії, допоміг країні позбутися цих епідемій, заснував Бомбейський бактеріологічний інститут, який названо його іменем.

За самовіддані дослідження на собі став широко відомим ***Григорій Миколайович Мінх (1835 - 1896)*** – епідеміолог і патолог, професор Київського університету. Він ввів собі кров хворого на поворотний тиф і важко захворів, але у такий спосіб вперше довів заразність хворих та передачу хвороби кровосисними комахами.

Данило Кирилович Заболотний (1866 - 1929) – видатний мікробіолог і епідеміолог, академік, Президент Всеукраїнської академії наук. Ще студентом провів на собі дослід пероральної імунізації від холери. З 1897 р. провів численні експедиції до Індії, Маньчжурії, Китаю та інших країн, де досліджував вогнища чуми та організував боротьбу з нею, довів роль степових гризунів у розповсюдженні епідемії. Організував першу в Росії кафедру бактеріології (1898) та в Одеському університеті першу в світі самостійну кафедру епідеміології (1920), заснував у Києві Інститут мікробіології та епідеміології (1928), що тепер носить його ім'я.

Василь Парменович Образцов (1851 - 1920) розробив глибоку ковзну методичну пальпацію органів черевної порожнини, яка дозволила розпізнавати багато хвороб органів травлення, набула загального визнання. Він виділив у самостійну клінічну форму ентерити, описав клініку різних форм апендициту, вдосконалив діагностику інших шлунково-кишкових захворювань. Вдосконалив методи перкусії та аускультації серця, сформулював вчення про механізм роздвоєння тонів серця, описав нормальний третій тон, докладно охарактеризував ритм галопу. Разом із М.Д.Стражеском вперше у світі описав клінічну картину тромбозу коронарних артерій серця (1909, 1910), чим започаткував прижиттєву діагностику інфаркту міокарду.

Пирогов Микола Іванович (1810 - 1881) – лікар, природознавець, педагог, суспільний діяч, один із родоначальників сучасної хірургії. Крім суто хірургічних питань теорії та практики надання допомоги М.І. Пирогову належить ціла скарбниця знань, що він залишив нащадкам з інших, не менш важливих напрямків сучасної медицини. Ці питання стосуються насамперед новацій організаційного характеру, що дозволило більш ефективно керувати наданням невідкладної допомоги. Важливим і повчальним є особистий приклад ученого щодо ставлення до своїх професійних обов'язків, пацієнтів, підлеглих.

"Святим лікарем" називали видатного терапевта і гуманіста ***Теофіла Гавриловича Яновського (1860 - 1928)***. Досліджував туберкульоз, гострі інфекційні захворювання, хвороби нирок, легень, працював у галузі клінічної бактеріології та курортології. Відзначався унікальною здатністю розпізнавати і лікувати хвороби. За життя хворого встановив діагноз інфаркту легені (1902), вперше у світі описав діагностичне значення бронхіальних зліпків, розробив диференціальну діагностику плевритів і крупозної пневмонії. Всупереч поглядам Р.Вірхова і К.Райнгорста разом з В.К.Високовичем довів туберкульозну природу казеозної пневмонії. Вперше описав "кон'юнктивальний симптом" при висипному тифі, видав унікальну у світовій літературі працю "Клінічне значення запаху".

Микола Дмитрович Стражеско (1876 - 1952) – обґрунтував теорію ревматизму як інфекційно-алергічного захворювання стрептококової етіології, виявив зв'язок між сепсисом, ендокардитом і ревматизмом. Разом із В.Х Василенком створив класифікацію недостатності кровообігу. Його ім'ям названі ознаки і симптоми "гарматний тон Стражеска" – при повній атріовентрикулярній блокаді, "феномен Стражеска" – при перигастриті.

Лікарі України зробили вагомий внесок у розвиток світової хірургії.

Ілля Васильович Буяльський (1789 - 1866) – блискучий анатом і чудовий хірург, засновник пластичної анатомії, вчений європейського рівня. Серед близько ста його праць найбільш відомий унікальний атлас "Анатоміко-хірургічні таблиці", в якому показані операції перев'язування великих артерій. Атлас отримав високу оцінку К.Гуфеланда і Б.Лангенбека, ним багато років користувалися хірурги Європи і Америки, Чиказький університет нагородив автора таблиць золотою медаллю. Застосував метод заморожування трупів, створив унікальну анатомічну м'язову фігуру "Лежаче тіло" (1836), опублікував "Анатомічні нотатки для тих, хто навчається живопису і скульптури" (1860). Опублікував російською і французькою мовами "Фотографічні рисунки витравлених артерій і вен нирок людських" (1863), вдосконалив низку хірургічних інструментів, запропонував ряд операцій, одним із перших застосував крохмальну пов'язку (1837) і наркоз (1847).

Юрій Карлович Шимановський (1829 - 1868) закінчив Дерптський університет (1856), професор хірургії Київського університету (1861– 1868). Автор фундаментальних праць "Оперативна хірургія" (1864) та "Операції на поверхні людського тіла" (1865), вперше у світовій хірургічній практиці описав вільне перещеплення шкіри. Обстоював зберігальний принцип хірургічних операцій, виступав за широке використання шкірної пластики. Вдосконалив операцію кістково-пластичної ампутації стегна (операція Гріті-Шимановського), запропонував операцію трансплантації ліктьового відростка на поверхню розпилу плечової кістки при ампутаціях, а також спосіб витягання шкіри ампутаційної кукси. Розробив спосіб закриття зовнішньої кишкової нориці (спосіб Шимановського), удосконалив гіпсову пов'язку, винайшов і модифікував близько 80 медичних інструментів, приладів та пристроїв. Колекція інструментів, які він винайшов, здобула високу оцінку на Всесвітній виставці у Парижі (1867).

На Полтавщині в дворянській сім'ї народився ***Микола Васильович Скліфосовський (1836 - 1904)*** – видатний хірург свого часу. Закінчив Московський університет (1859), працював в Одесі, Харкові, професор хірургії Київського університету (1871-1880). Пізніше працював у Москві та Петербурзі. Один із піонерів черевної хірургії, впроваджував асептику і антисептику, почав оперувати на щитоподібній залозі, шлунку, жовчевому міхурі. Опрацював оригінальну операцію на кістках, операцію з приводу випадіння прямої кишки, спосіб перев'язування внутрішнього гемороїдального вузла. Зробив внесок у розвиток військово-польової хірургії, один із основоположників металоостеосинтезу.

Нестор Дмитрович Монастирський (1847 - 1888) – уродженець Закарпаття, професор Клінічного інституту в Петербурзі. Першим у світі розробив і успішно виконав операцію анастомозу жовчевого міхура з тонкою кишкою, одним із перших виконав операцію гастроентеростомії.

Іван (Йоган) Мікулич-Радецький (1850 - 1905) – побудував і очолив клініку, яку вважали одною з кращих у світі, і яка стала європейським центром вдосконалення в хірургії. Автор численних операцій та оперативних прийомів, запропонував низку інструментів, винайшов езофагоскоп, описав "закон Мікулича", "недугу Мікулича".

Микола Маркіянович Волкович (1858 - 1928) видатний хірург, описав атонію м'язів правої половини живота при хронічному апендициті (симптом Волковича), запропонував навскісний розріз у правій клубовій ділянці для апендектомії (розріз Мак-Бернея-Волковича-Дьяконова), вперше висловився про необхідність холецистектомії в усіх випадках калькульозного холециститу. Зробив великий внесок у травматологію, винайшов шину для іммобілізації кінцівки (шина Волковича), описав вимушену позу хворого при переломі переднього відділу таза (симптом Волковича), запропонував операцію резекції колінного суглоба при гнійному або туберкульозному гоніті (резекція Волковича).

Володимир Петрович Філатов (1875 - 1956) – видатний офтальмолог,створив нові методи відновлювальної хірургії, запропонував оригінальний метод шкірної пластики круглим шкірним стеблом (Філатовське стебло), розробив проблему перещеплення рогової оболонки (1927), створив спеціальні інструменти – трепани для вирізування отвору в більмі, почав використовувати для трансплантації консервовану охолоджену трупну рогівку (1931). Опрацював принципово новий метод лікування – тканинну терапію (1933), виявив утворення при низькій температурі в тканинах біогенних стимуляторів. Запропонував і впровадив у виробництво низку тканинних лікарських препаратів.

Юрій Юрійович Вороний (1895 - 1961) – видатний хірург-новатор, досліджував проблеми трансплантації, опрацював імунобіологічний підхід, встановив імунний механізм відторгнення пересадженої нирки і описав комплемент-зв'язуючі антитіла, що з'являються після перещеплення (1929). Здійснив першу у світі клінічну пересадку трупної нирки (1933), чим започаткував новий етап трансплантології.

Микола Михайлович Амосов (1913 - 2002) – видатний хірург і винахідник, організував і очолив у Києві першу в країні кафедру грудної хірургії (1955 - 1970), засновник і директор Київського інституту серцево-судинної хірургії (1983 – 1988), завідувач відділу біокібернетики Інституту кібернетики Академії Наук (1959 – 1990). Засновник резекційної хірургії легенів, розробив і впровадив в медичну практику оригінальні апарати штучного кровообігу, провів вперше в країні протезування мітрального клапана (1953). Уперше в світі розробив і впровадив у практику протитромбічні протези серцевих клапанів (1965), заклав основи школи біологічної та медичної кібернетики.

Професор медичної хімії Харківського університету ***Олександр Якович Данилевський (1838 - 1923)***, вивчивши структуру білкових тіл, уперше довів можливість синтезу білковоподібних речовин за участю ферментів, відкрив ферменти антипепсин і антитрипсин (1901).

Іван Павлович Пулюй (1845 - 1918) – талановитий вчений-фізик, професор Празького університету (1884-1918) запатентував катодні лампи за 14 років до відкриття К.Рентгена, зробив перші знимки кісток руки в "Х-променях".

Олександр Олександрович Богомолець (1881 - 1946) – вивчав проблеми патологічної фізіології, ендокринології, реактивності організму. Розвинув вчення про сполучну тканину, її трофічну і захисну функції, яке пізніше лягло в основу уявлення про колагенози. Створив антиретикулярну цитотоксичну сироватку (АЦС) яка стимулювала функції ретикулоендотеліальної системи та посилювала захисні властивості організму. Висунув концепцію старіння як зміну фізико-хімічних властивостей тканин та міжклітинної речовини, ослаблення трофічної функції сполучної тканини.

Леонтій Людомирович Дмоховський (1909 - 1981) – дослідник раку, професор вірусології Колумбійського та Техаського університетів. Працював у галузі імунології, серології пухлин, вірусології, генетики і ендокринології. Одним із перших відкрив вірусне походження злоякісних пухлин, лауреат низки міжнародних нагород.

Підготував Руслан Лінник. "Крила України".

ПІДСУМКИ

Олександр Величко:
"...Нашу збірну випередили лише команди, кількість спортсменів у яких була значно більша"

Нещодавно, у приміщенні плавального басейну ЦСК Збройних Сил України відбувся брифінг за підсумками виступів українських армійців на V Всесвітніх іграх серед військовослужбовців у Федеративній Республіці Бразилія, повідомляє Департамент преси та зв'язків із ЗМІ Міноборони України.



У брифінгу взяли участь начальник Управління спорту оборонного відомства Олександр Величко, начальник ЦСК Збройних Сил України полковник Вадим Височин, армійські спортсмени – призери V Всесвітніх ігор, так званої Олімпіади серед військових.

Як зазначив начальник Управління спорту Міністерства оборони України Олександр Величко, результати української команди є одними з кращих серед усіх команд-учасниць.

– Спортсмени Збройних Сил України брали участь у змаганнях з 7 видів спорту і завоювали 18 медалей, із яких 5 золотих, 4 срібних і 9 бронзових. Загалом за підсумками V Всесвітніх ігор серед військовослужбовців, збірна команда України посіла 7 місце у загальному рейтингу, випередити її змогли лише команди, кількість спортсменів у яких була значно більша, – наголосив він.

За словами золотого призера у складі української команди з вітрильного спорту на Всесвітніх іграх – заслуженого майстра спорту, призера Олімпійських ігор, чемпіона світу серед військовослужбовців капітана Георгія Леончука, змагання у Бразилії були напруженими та непередбачуваними. Спортсменам довелося виступати на яхтах неолімпійського класу, а отже, кожний екіпаж дізнавався, на якому судні змагатиметься за перемогу, лише за 2 години до початку чергового етапу. На завершальному етапі українцям випало фінішувати на яхті під номером "13", якої відверто побоювалися команди з інших країн. Проте це не завадило вітчизняним армійцям посісти заслужене перше місце.

Впевнено, незважаючи на сильних суперників, йшов до перемоги і бронзовий призер змагань у Бразилії, чемпіон світу серед військовослужбовців, майстер спорту міжнародного класу з боксу старший лейтенант Андрій Томчук. Лише в останньому, досить суперечливому двобої наш боксер програв бразильцю, котрого, між іншим, до цього вже перемагав на інших змаганнях.

Поповнили скарбничку нагород української збірної і триразові чемпіонки Європи, срібні призерки Кубку світу, заслужені майстри спорту з легкої атлетики працівники ЗС України Марія Ремень та Олеся Повх.

Одразу дві дебютні бронзові медалі здобула майстер спорту міжнародного класу з легкої атлетики працівник ЗС України Руслана Цихоцька, яка показала третій результат у потрійному стрибку та стрибках у довжину.

А майстер спорту міжнародного класу з легкої атлетики старший солдат військової служби за контрактом Наталія Золотухіна у змаганнях з метання молоту отримала "срібло", метнувши спортивний снаряд на 72 метри.

– Загалом, з урахуванням командних дисциплін, медалі отримали 26 українських спортсменів. На даний час члени збірної, яка виступала у Бразилії, розпочали етап підготовки до наступних змагань, – повідомив начальник Управління спорту Міністерства оборони України Олександр Величко.

АВІАМОДЕЛЬНИЙ СПОРТ

Станіслав Чорний задовольнився "сріблом"



У польському місті Ченстохова добіг кінця чемпіонат Європи з авіамодельного спорту.

Участь у змаганнях у складі національної збірної взяв спортсмен команди майстрів з неолімпійських видів спорту Центрального спортивного клубу Збройних Сил України старший прапорщик Станіслав Чорний.

У командній першості заслужений майстер спорту Станіслав Чорний здобув срібну медаль у класі F2D (повітряний бій).

ЛЕГКА АТЛЕТИКА

Третина збірної – армійці

У Донецьку добіг кінця чемпіонат України з легкої атлетики. На цих змаганнях спортсмени команди майстрів з легкої атлетики Центрального спортивного клубу Збройних Сил України здобули 26 медалей (11 золотих, 7 срібних та 8 бронзових).



Одразу після закінчення внутрішньої першості виконавчий комітет Федерації легкої атлетики України затвердив склад збірної команди України на чемпіонат світу з легкої атлетики, що стартує 27 серпня у південнокорейському місті Тегу.

Із 59 атлетів, які вирушать на чемпіонат світу, 18 представників Центрального спортивного клубу Збройних Сил України.

У Південній Кореї нашу державу, зокрема, представлятимуть Андрій Макарчев (стрибки у довжину), Дмитро Дем'янюк і Вікторія Стьопіна (стрибки у висоту), Олександр П'ятниця (метання спису), Олексій Казанін (спортивна ходьба на 50 кілометрів), Руслан Дмитренко та Олена Шумкіна (спортивна ходьба на 20 кілометрів), Євген Семененко та Руслана Цихоцька (потрійний стрибок), Олеся Повх та Марія Рємень (біг на 100, 200 метрів та естафета 4х100 метрів), Юлія Кревсун (біг на 800 метрів), Світлана Шмідт (біг на 3000 метрів з перешкодами), Ганна Тітімець і Ганна Ярощук (біг на 400 метрів з бар'єрами), Наталія Золотухіна (метання молота), Людмила Йосипенко (семиборство), а також Наталія Пигида (естафета 4х400 метрів).

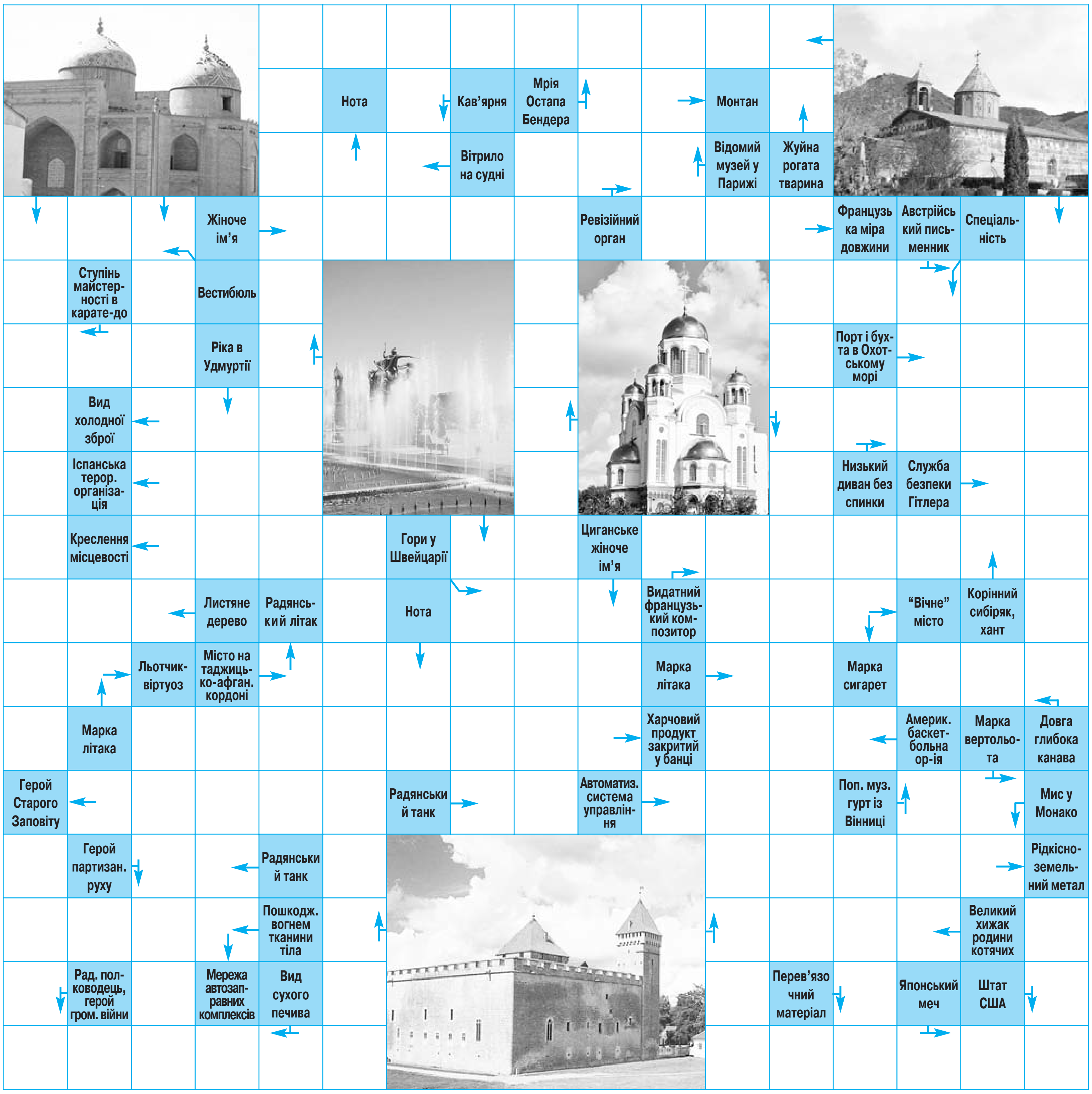
Сторінку підготував Андрій Агєєв.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Інформаційна підтримка:
"Військо України", "Авиация и время".

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

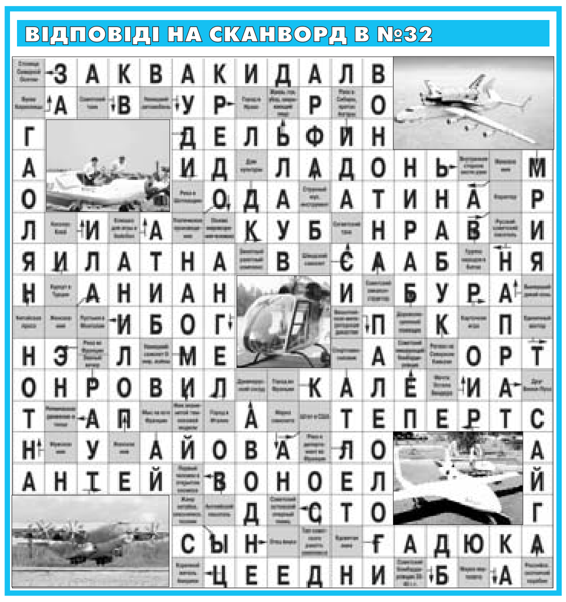
Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор
Сергій Свєнцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112230
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



СУДОКУ

9	4						5	2
			9		4			
		7		3			4	
				5	1		6	
	7		4	9	3		2	
	5		7	8				
	3			7		4		
			6		5			
6	9						7	5

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В №32



АВТОДРОМ

Marussia планує випускати F2 вже з кінця цього року



Цікаву новинку російського автопрому, що може задовольнити вимоги не тільки приватних осіб, а й військових, рятувальників та різних спецслужб, нещодавно презентувала фірма Маруся Моторс.

Повноцінний позашляховик Marussia F2 має креативний дизайн, що більше нагадує автомобіль майбутнього, але, із заяв розробників, є передсерійним варіантом, що скоро надійде у продаж в обмежених серіях.

Технічні характеристики новинки, мабуть, досі становлять військову таємницю, позаяк висвітлені лише частково – силовий агрегат 3,6 літрового двигуна має потужність 340 кінських сил. На що здатне таке авто – покажуть найближчі презентації. В салон обіцяють встановити "дивовижні речі": монітор інформаційно-розважальної системи, подібної до якої немає в жодного автовиробника. Нібито і телебачення можна буде подивитися, і по Skype здзвонитися, і прокласти маршрут за допомогою навігації. "Нафарширована" Marussia F2 повинна задовольнити найвибагливіших прихильників бездоріжжя та активного відпочинку. На що здатне таке авто на практиці – покажуть найближчі презентації.

Шкода, ціною цього автомобіля поки не налякали, але напевно наближатиметься вона до відмітки в 100 тис. доларів США за прикладом спорткарів цієї ж фірми.

Варто зазначити, що машина, представлена на виставці – не просто пластиковий макет, вона здатна пересуватися своїм ходом, і в цілому схожа на майбутню серійну модель. Marussia має намір побудувати вже більш опрацьовані прототипи, і почати складання F2 вже в кінці цього року на новому заводі.

Підготував Олександр Олехнович.

РЕКОРДИ УКРАЇНИ

У липні 1907 року український богатир, цирковий борець Терентій Корень виступив на арені чикагського цирку з незвичайною виставою: спокійно увійшов до клітки з величезним левом. Хижак блискавично кинувся на людину, але богатир міцним ривком підняв лева над головою і кинув з силою на пісок. За кілька секунд лев був мертвий, а борець був нагороджений єдиною в своєму роді медаллю з написом "Переможцю левів".

***

Першим українським богатирем газети 20-30-х років називали силача з невеликого українського села на Черкащині Василя Дзюбу (1899-1945). На зріст він мав 2 метри 31 сантиметр, масу 190 кілограмів. На помості його ніхто не міг побороти. Крім того, він долонею забивав цвяхи довжиною 15 сантиметрів у дубову дошку, а витягував їх руками чи зубами. Одним з найефектніших вважався номер, коли Дзюбі на груди клали ковадло і два молотобойці били по ньому великим молотом.

***

Вижимати двопудову гирю, стоячи на "мостику", витримувати вісім чоловік, легко розривати ланцюг, згинати підкови, піднімати зубами стіл з асистентами, які на ньому сиділи, могла свого часу А.Завидна, що вважалася найсильнішою жінкою в Україні (1890-1935). Вчилася майстерності у самого Івана Піддубного й успішно виступала на цирковій арені. В її арсеналі був і такий номер: на груди ставили ковадло і бажаючі за допомогою молотка виготовляли На ньому різні речі. Ось така була жінка-феномен...

***

Незвичайною силою наділила природа також і вінничанку Марію Якимівну Корач: у 10 років вона легко піднімала мішки з зерном. У 1913 році вона пішла шукати щастя до Одеси, де її завербували до жіночої групи борців петербурзького цирку Мюллера. Незабаром на одному з модних тоді жіночих чемпіонатів вона перемогла ревельську атлетку К. Гіральді, здобувши титул чемпіонки світу! Померла М.Я.Корач у Вінниці в 90-річному віці.

***

90 сальто назад зробив Валерій Капран з Макіївки за 14 хв. на змаганнях на московському манежі "Динамо" у 1990 році.

***

П'ятикратним чемпіоном з легкої атлетики, 35-кратним рекордсменом світу є Сергій Бубка (1963 р. н.). Народився Бубка у місті Луганськ, закінчив середню школу № 57 міста Донецька. У 1985 році закінчив Київський інститут фізкультури. Уславився як плигун з жердиною. Живе у Донецьку. Бубка — почесний громадянин Братислави, Парижа, Донецька.

***

Золоту медаль з фігурного катання завоювала Оксана Баюл на Олімпіаді в Ліллехаммері (1994 рік). Це був перший виступ українських спортсменів на Олімпійських іграх після прийняття незалежності України.

***

70-кілограмовий Сергій Винер з Мукачевого 12,6 секунд утримував, лежачи на битому склі, 335 кг живої маси. Це досягнення було зафіксовано у вересні 1990 року на московському манежі "Динамо" під час змагань, організованих клубом незвичайних рекордсменів і газетою "Комсомольська правда".